Nanda Julian Utama

Warisan Jalur Rempah

Sejarah Pelayaran Sungai dan Perdagangan di Palembang

Penerbit Lakeisha

Warisan Jalur Rempah

Sejarah Pelayaran Sungai dan Perdagangan di Palembang

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta

Lingkup Hak Cipta

Pasal 2:

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi Pencipta atau Pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana

Pasal 72

1. Barangsiapa dengan sengaja atau tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

Warisan Jalur Rempah

Sejarah Pelayaran Sungai dan Perdagangan di Palembang

Nanda Julian Utama

Diterbitkan oleh

Direktorat Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi
RI bekerja sama dengan Penerbit Lakeisha

Judul:

Warisan Jalur Rempah
Sejarah Pelayaran Sungai dan Perdagangan di Palembang

©Penulis

Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

All Rights Reserved

Jumlah halaman:
ISBN : 978-623-420-835-1

Penulis:
Nanda Julian Utama

Desain Sampul & Tata letak :
Junaidi Fery Lusianto & Sulton Widiantoro

Keterangan Sampul Muka:

Ilustrasi dari gambar berjudul "*Gezicht over de rivier Musi met handelsvaartuigen en een door een sleepboot voortgetrokken baggermolen, Palembang 1920*". Direproduksi dari koleksi www.tropenmuseum.nl.

Penerbit:
Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi RI bekerja sama dengan Penerbit Lakeisha

CV. Lakeisha
Srikaton, Jl. Jatinom - Boyolali, Pucang Miliran, Kec. Tulung, Kabupaten Klaten, Jawa Tengah 57482

Cetakan ke-1 tahun 2023

KATA PENGANTAR

"Sejarah Palembang, Sejarah Sungai", sebuah ungkapan yang saya coba adopsi dari sebuah judul naskah pengukuhan Guru Besar, seorang sejarawan maritim terkemuka di Indonesia, Prof. Dr. AB. Lapian. Naskah pengukuhan tersebut beliau beri judul "Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari". Pada dasarnya beliau ingin menggambarkan betapa air dalam kaitan ini laut sangat tidak bisa dilepaskan dari narasi sejarah nusantara yang sekarang menjadi Indonesia. Begitupun dengan Palembang, sebuah wilayah yang merujuk pada Provinsi Sumatra Selatan Selatan yang sekarang. Daerah ini begitu indah karena dialiri oleh sungai-sungai besar dan kecil yang mengalir ratusan kilometer menghubungkan berbagai daerah didalamnya. Dari sungai-sungai ini, semua hasil bumi dari *Uluan* dikirimkan menuju kota pelabuhan Palembang. Salah satunya rempah yang menjadi bagian awal dalam buku ini. Mengapa dikatakan Warisan Jalur Rempah ? Karena salah satu babak dalam sejarah Palembang diramaikan oleh perdagangan rempah yang membuat pelayaran dan perdagangan di daerah ini kembali bergairah, setelah beberapa abad sebelumnya meredup karena daerah ini menjadi sarang penyamun pasca runtuhnya Kerajaan Sriwijaya. Era perdagangan rempah pada masa Kesultanan Palembang, mengembalikan kejayaan Palembang sebagai kota dagang yang terkemuka seperti periode Sriwijaya.

Sungai-sungai menjadi sarana utama dalam distribusi

komoditas dari pedalaman Palembang, dimana setelah era perdagangan rempah muncul komoditas lain seperti kopi dan karet yang menguntungkan. Namun lebih dari itu sungai juga menjadi pembentuk peradaban Palembang. Sejak berabad-abad manusia di Palembang sangat bergantung pada keberadaan sungai dan budaya yang lahir merupakan bentuk adaptasi mereka dengan sungai. Sehingga sungai bukan hanya menjadi urat nadi perekonomian saja, tapi lebih luas dari itu, sesuai dengan istilah "Sejarah Palembang, Sejarah Sungai", dimana kebanyakan narasi historiografi dari daerah ini selalu melibatkan sungai. Sayangnya banyaknya juga narasi yang menganggapnya hanya fenomena geografi semata. Masih jarang menempatkan sungai pada kajian yang vital dalam sebuah penelitian sejarah.

Alhamdulillah, puji dan syukur dihaturkan kehadirat Allah SWT, Tuhan yang maha kuasa, sumber dari segala pengetahuan. Salah satu cita-cita penulis untuk memberikan sumbangsih pada historiografi Palembang yang berkaitan dengan sungai tercapai lewat buku ini. Ada begitu banyak pihak yang berbaik hati membantu penulis untuk menyelesaikan buku ini. Ucapan-ucapan ini pada dasarnya juga ditujukan pada mereka yang tak tersebut karena keterbatasan penulis. Ucapan terimakasih yang pertama dan utama dihaturkan pada Dana Indonesiana dan Lembaga Pengelola Dana Pendidikan (LPDP) yang mendanai pembuatan buku ini, lewat skema Kajian Objek Pemajuan Kebudayaan. Dimana skema ini mencakup pembiayaan mulai dari riset, seminar, Focus Grup Discussion, penerbitan, hingga *launching*. Skema pendanaan semacam ini sangat bermanfaat bagi para peneliti yang memiliki konsen untuk memajukan kebudayaan lewat sebuah kajian penelitian.

Penulis juga menghaturkan terimakasih pada guru-guru penulis. Ide mengenai pembuatan buku ini merupakan pengembangan dari studi yang penulis rintis sejak studi magister, sehingga penulis menghaturkan terimakasih untuk pembimbing riset penulis Ketika itu yaitu Dr. Linda Sunarti, M,Hum. Pada masa itu pula Penulis juga mendapatkan banyak sekali wejangan dan masukan dari peneliti-peneliti lain seperti Prof. Dr. phil. Gusti Asnan (Universitas Andalas), Prof. Dr. Bambang Purwanto, M.A. (Universitas Gadjah Mada), dan Prof. Leonard Andaya (Hawaii University) dimana pertemuan yang singkat dengan mereka dalam sebuah konferensi ilmiah memberikan banyak sekali pengetahuan dan pemahaman serta dengan suka hati menjawab segala pertanyaan penulis mengenai perspektif lain dalam sejarah maritim. Penulis juga menghaturkan terimakasih kepada beberapa sejarawan dari Palembang yang juga merupakan guru penulis, salah satunya kepada Dr. Farida R. Wargadalem yang selama ini penulis anggap sebagai guru dan orang tua, beliau adalah guru pertama yang melihat penulis memiliki potensi dalam bidang kesejarahan. Ucapan terimakasih juga diucapkan kepada Dr. Dedi Irwanto, M.A. dari Universitas Sriwijaya dan Cahyo Sulistianingsih S.Sos. dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sumatra Selatan, keduanya memberikan banyak perspektif mengenai perdagangan rempah di Palembang.

Selanjutnnya ucapan terimakasih juga dihaturkan kepada Dr. Abd. Rahman Hamid, M.Si. dan Tsabit Azinar Ahmad, S.Pd,M.Pd. keduanya merupakan senior penulis yang berbaik hati memberikan masukan dan koreksi untuk buku ini. Selanjutnya ucapan terimakasih juga dihaturkan pada kolega-kolega di Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang. Serta ucapan terimakasih pada teman-teman

penulis yang membantu penyempurnaan dari buku ini yaitu Junaidi Fery Lusianto, Sulton Widiantoro, Nawanggi Dwinda Arsila, Susanto Jumaidi, Bambang Rakhmanto, Helen, Rillo, dan Alif Bachtiar.

Rasanya ucapan terimakasih juga perlu dihaturkan pada tempat-tempat dimana penulis mendapatkan sumber-sumber berharga untuk penulisan buku ini yaitu: Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Daerah Sumatra Selatan, Perpustakaan Balai Arkeologi Sumatra Selatan, Perpustakaan Universitas Negeri Semarang, Perpustakaan Universitas Indonesia, Perpustakaan Universitas Sriwijaya, dan tempat-tempat lainnya. Penulis tidak akan melupakan kebaikan para pegawai tempat-tempat tersebut yang sangat membantu proses heuristik dalam penelitian ini.

Penulis juga ingin menghaturkan terimakasih sekaligus permohonanan maaf kepada keluarga penulis, kepada istri penulis Astri Rizky Andini, kepada anak-anak penulis Rayya Farhah Ghania dan Iqala Almahyra Zikra, terimakasih atas segala dukungannya untuk ayah, maafkan jika selama pembuatan buku ini perhatian ayah terbagi dua. Buku ini dipersembahkan untuk kalian. Terakhir penulis juga ingin mengucapkan terimakasih kepada keluarga besar penulis di Palembang. Kepada almarhum ayahanda, masih segar dalam ingatan penulis bahwa beliau bercita-cita ingin anaknya memiliki pendidikan tinggi, semoga apa yang penulis lakukan juga terhitung amal untuk beliau, dan kepada Ibu penulis, penulis percaya apa yang penulis capai semata-mata karena doa Ibu yang selalu menguatkan. Serta ucapan terimakasih kepada saudara-saudara penulis di Palembang.

Sekali lagi buku ini dibuat dengan bantuan banyak pihak. Ucapan terimakasih mungkin tidak cukup untuk membalas kebaikan mereka semua. Namun keihklasan mereka dalam membantu menyelesaikan buku ini semoga menjadi manfaat untuk pengembangan pengetahuan sejarah di Indonesia, dan tentu saja di Palembang.

Gunungpati, Juni 2023
Nanda Julian Utama

KATA SAMBUTAN
GUBERNUR SUMATRA SELATAN

Puji dan syukur kita persembahkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang maha kuasa, karena atas berkat dan rahmatnya buku ini bisa hadir ditengah-tengah kita. Menjadi tambahan informasi bagi kita untuk memahami jatidiri bangsa kita.

Pertama-tama saya ucapkan selamat kepada penulis yang berhasil menyelesaikan penelitiannya dan menghasilkan luaran berupa buku yang menarik ini. Sejarah Palembang merupakan bagian penting dari sejarah Provinsi kita yang tercinta ini. Apalagi aspek yang diangkat adalah tentang sungai. Sungai menjadi bagian yang penting dari peradaban yang ada di Sumatra Selatan. Wilayah kita ini dialiri oleh Sungai Musi, salah satu sungai terbesar di Pulau Sumatra. Dan sungai ini menjadi muara dari sembilan cabang sungai yang kita kenal dengan "Batanghari Sembilan". Dari sungai-sungai inilah setiap wilayah terkoneksi dengan baik sehingga peradaban sungai berkembang sejak masa lalu. Bisa dikatakan bahwa dari sungai-sungai inilah semua peradaban wilayah kita bermula.

Saya berharap kehadiran buku ini bisa menjadi pengingat kita semua bahwa betapa besar dan luhurnya sejarah dan budaya daerah kita, mulai dari era Kerajaan Sriwijaya, Kesultanan Palembang, hingga sekarang. Saya juga berharap kehadiran buku ini mampu menghadirkan kembali memori mengenai budaya persungaian yang sepertinya mulai

luntur ditengah-tengah masyarakat kita.

Terakhir saya juga berharap bahwa tulisan ini bisa memicu lebih banyak lagi pengkajian sejarah dan budaya Sumatera Selatan yang komperhensif dan akademis. Sekali lagi saya ucapkan selamat kepada penulis, semoga buku ini bermanfaat untuk masyarakat Sumatera Selatan.

Palembang, Juli 2023
Gubernur Sumatera Selatan
H. Herman Deru, S.H.,M.M.

KATA SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN KEMENDIKBURISTEK.

Saya sangat mengapresiasi kehadiran buku ini. Buku ini memberikan tambahan informasi yang berharga mengenai jalur rempah, utamanya yang ada di Palembang. Sebuah wilayah yang kita ketahui memiliki kekayaan budaya dan sejarah masa lalu yang panjang. Apalagi buku ini juga mengetengahkan isu mengenai sejarah sungai, bagian dari sejarah maritim dan juga bagian dari Jalur Rempah Nusantara. Dimana pada daerah-daerah yang dialiri sungai besar seperti Palembang, kajian penelitian mengenai sungai dan tradisi budayanya sangat dibutuhkan.

Buku ini hadir sebagai luaran dari penelitian yang didanai oleh Dana Indonesiana. Dana Indonesiana merupakan pemnfaatan hasil kelola Dana Abadi Kebudayaan untuk mendukung inisiatif masyarakat untuk pemajuan kebudayaan. Buku ini hadir melalui pendukungan Kajian Objek Pemajuan Kebudayaan.

Akhirnya, saya sekali lagi mengapresiasi serta mengucapkan selamat kepada penulis atas terbitnya buku ini. Semoga buku ini bermanfaat bagi kita semua, dan semoga buku ini menjadi bagian yang memantapkan Langkah kita untuk memajukan kebudayaan, terutama budaya di Palembang secara khusus dan Indonesia secara umum.

Selamat membaca,

Jakarta, Juli 2023
Direktur Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi
Hilmar Farid, Ph.D.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR vi
KATA SAMBUTAN GUBERNUR SUMATERA SELATAN x
KATA SAMBUTAN DIRJEN KEBUDAYAAN xii
DAFTAR ISI xiv
DAFTAR GAMBAR xvi
DAFTAR TABEL xxi
DAFTAR LAMPIRAN xxii
DAFTAR ISTILAH xxiv

BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Historiografi Sungai di Palembang 15
1.3 Penelitian Terdahulu 23

BAB II ALAM DAN SUNGAI-SUNGAI BESAR DI PALEMBANG 33
2.1 Keadaan Alam 34
2.2 Sungai-sungai Besar 44

BAB III TRADISI BAHARI PALEMBANG: JARINGAN PELAYARAN SUNGAI DI PALEMBANG 61
3.1 Pelayaran dan Perkapalan Sebelum Abad 19 61
3.2 Moderenisasi Perkapalan di Akhir Abad 19 dan Awal Abad 20 79
3.3 Jaringan Pelayaran Pada Awal Abad 20 85

BAB IV *WONG KITO ZAMAN BINGEN*: PALEMBANG TEMPO DULU 105

4.1 Masyarakat Palembang 105
4.2 Struktur Administratif dan Politik 126

BAB V LADA DAN DINAMIKA PERDAGANGAN PADA MASA KESULTANAN PALEMBANG 141
5.1 Produksi Lada Palembang 141
5.2 Perdagangan Lada Sebelum Abad ke 17 149
5.3 Tiban-Tukon dan Kondisi Perdagangan Pada Masa Kesultanan Palembang. 156

BAB VI PERDAGANGAN KOPI DAN KARET PADA ABAD KE-19 DAN 20 171
6.1 Perdagangan Karet 172
6.2 Perdagangan Kopi 182
6.3 Jaringan Perdagangan di Palembang Pada Awal Abad 20 187

BAB VII MODERNISASI KOTA DAN MEREDUPNYA ASPEK PERSUNGAIAN 203
7.1 Pembangunan Fisik di Awal Abad 20. 204
7.2 Perubahan Gaya Hidup Masyarakat 218
7.3 Malaise dan dampaknya Bagi Perdagangan, Pelayaran dan Masyarakat di Palembang 231
7.4 Perubahan Ekologi Sungai 239

PENUTUP 247
DAFTAR REFERENSI 255
DAFTAR LAMPIRAN 267

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 1.1 Ilustrasi konsep persungaian menurut Benneth Bronson.
2. Gambar 2.1. Kenampakan lokasi Kota Palembang dari sebuah peta Belanda pada awal abad ke 19, beberapa saat setelah Kesultanan Palembang ditaklukkan.
3. Gambar 2.2 Peta Keresidenan Palembang Tahun.
4. Gambar 2.3 Sebuah perahu yang mengangkut orang kulit putih melewati rawa-rawa sekitar sungai Musi tahun 1933.
5. Gambar 2.4 Peta Kenampakan Sungai-sungai di Sumatra Selatan
6. Gambar 2.5 Peta Sungai Musi di Kota Palembang awal abad 20.
7. Gambar 2.6 Situasi pelayaran di kota Palembang pada awal abad 20, tampak beberapa kapal besar dan beberapa perahu tradisional melintasi sungai Musi.
8. Gambar 2.7 Salah satu anak Sungai Musi yang airnya surut.
9. Gambar 2.8 Tampak rumah-rumah yang dibangun dipinggiran sungai Musi, tepatnya di daerah Sungsang.
10. Gambar 2.9 Rumah-rumah rakit disekitar Sungai Musi pada awal abad 20
11. Gambar 2.10 Foto perkampungan di tepi Sungai Enim dekat Padang Bindu, tahun 1930an
12. Gambar 2.11 Potret sebuah Masjid yang berada di pertemuan dua Sungai.
13. Gambar 2.12 Salah satu potret perlombaan bidar diawal abad 20 pada masa Kolonial Belanda di Sungai Musi Palembang.

14. Gambar 3.1 Temuan arkeologis papan dan kemudi kayu di situs Margo Mulyo, Banyuasin.
15. Gambar 3.2 Temuan arkeologis berupa keramik monochrome (warna tunggal) dari Cina pada situs Bumiayu.
16. Gambar 3.3 Gambar sebuah Perahu Kajang yang ada di Sungai Lematang, tanda bahwa perahu jenis ini bisa masuk jauh ke pedalaman Palembang.
17. Gambar 3.4 Ilustrasi terkait sketsa perahu Kayuagung namun dengan beberapa tambahan.
18. Gambar 3.5 Ilustrasi kapal VOC dan kapal Palembang Ketika terjadi pertempuran tahun 1659.
19. Gambar 3.6 Rakit yang difungsikan untuk menyebrangkan mobil disebuah sungai dipedalaman Palembang tahun 1920an
20. Gambar 3.7 Tempat perakitan kapal milik Industrielle Maatschappij disekitar wilayah Pelabuhan Boom Baru tahun 1910an
21. Gambar 3.8 Kapal Jung pedagang Arab yang masuk Sungai Musi.
22. Gambar 3.9 Sebuah kapal roda lambung yang sampai ke Muara Enim tahun 1920.
23. Gambar 3.10 Contoh iklan rute dan trayek KPM di Palembang tahun 1930. Iklan semacam ini sering ditampilkan di beberapa surat kabar Palembang.
24. Gambar 3.11 Potret kantor KPM di Palembang tahun 1931.
25. Gambar 3.12 Steiger di Pelabuhan Boom Baru yang baru saja di perbesar tahun 1919, sehingga Nampak pada gambar kapal-kapal besar (KPM) bisa bersandar dengan baik di pelabuhan Palembang
26. Gambar 3.13 Potret Pelabuhan untuk kapal minyak milik BPM di Plaju sekitar tahun 1939.
27. Gambar 4.1 Salah satu potret masyarat Palem-

bang pada awal abad 20.

28. Gambar 4.2 Potret masyarakat asli Uluan dari Baturaja sekitar tahun 1910
29. Gambar 4.3 Potret anak-anak Eropa yang sedang berfoto di lapangan bola Komplek BPM Plaju sekitar tahun 1933.
30. Gambar 4.4 Potret pasangan lintas etnis seorang Polisi Belanda dengan istri Tionghoanya di Palembang sekitar tahun 1915.
31. Gambar 4.5 Potret Residen Palembang L.C. Westenenk Bersama para pejabat Eropa, Bumiputra, dan Cina.
32. Gambar 4.6 Rombongan suatu kepala marga di Uluan pada tahun 1920an.
33. Gambar 5.1 Tumbuhan Sumatra termasuk cengkih 1, manggis 3, rambutan 4 dan lada hitam 5. Lukisan dari Giulio Ferrario tahun 1844.
34. Gambar 5.2 Salah satu tanaman lada pada masa Kolonial Belanda di Uluan Palembang pada awal abad ke 20.
35. Gambar 5.3 Masyarakat Uluan yang sedang melakukan proses penjemuran lada pada awal abad 20.
36. Gambar. 5.4 Tanaman lada yang berada di kebun kopi.
37. Gambar 5.5 Salah satu potret kebun cengkeh di Kabupaten Lahat.
38. Gambar 5.6 Rute pelayaran dan perdagangan rempah pada masa abad pertengahan di Eropa.
39. Gambar 5.7 Lukisan peristiwa pertempuran antara Kesultanan Palembang dan VOC Tahun 1659.
40. Gambar 6.1 Petani karet sedang mengolah getah menjadi lembaran karet tahun 1926.
41. Gambar 6.2 Peta persebaran perkebunan komoditas karet dan kopi di Palembang pada awal abad

ke 20.

42. Gambar 6.3 Petani sedang menjemur kopi di wilayah Uluan Palembang tahun 1920an.
43. Gambar 6.4. Potret perahu dengan muatannya yang bersandar di Pelabuhan Palembang pada awal abad 20. Salah satu perahu memuat lembaran-lembaran karet.
44. Gambar 6.5 Pasar apung di pertemuan antara sungai Ogan dan sungai Musi dengan latar Masjid Muara Ogan tahun 1920an
45. Gambar 6.6 Para pegawai Borsumij berfoto didepan kantor mereka di sekitar Pasar 16 Palembang sekitar tahun 1919.
46. Gambar 6.7 Potret kantor Nederlandsche Handel Maatschappij di Palembang sekitar tahun 1916.
47. Gambar 6.8 Foto udara BPM Plaju sekitar tahun 1930.
48. Gambar 7.1 Salah satu bilangan pasar Tengkuruk pada tahun 1925 dimana jalan utamanya dahulu adalah sebuah sungai.
49. Gambar 7.2 potret sebuah jembatan kecil yang menghubungkan dua kampung di Palembang pada awal abad 20.
50. Gambar 7.3 Salah satu jalan yang menghubungkan wilayah Palembang dan Bengkulu tahun 1920an.
51. Gambar 7.4 Potret sebuah jembatan di daerah Tanjung Enim.
52. Gambar 7.5 Sebuah lokomotif kecil pengangkut batu bara di Tanjung Enim tahun 1926.
53. Gambar 7.6 Iklan sepatu wanita dalam surat kabar Hanpo 1930.
54. Gambar 7.7 Sebuah iklan Bioskop 16 Ilir yang menayangkan film Charlie Chaplin.
55. Gambar 7.8 Sebuah iklan sepeda di salah satu

surat kabar Hanpo tahun1930.

56. Gambar 7.9 Sebuah iklan mobil dengan merek Chevrolet
57. Sumber: Pertja Selatan 1930.
58. Gambar 7.10 Sebuah mobil yang berjalan menembus banjir di pasar Palembang tahun 1930.
59. Gambar 7.11 Sebuah potret yang memperlihatkan seorang yang kaya dari sebuah marga di Uluan (Moentjakkabbau) tahun 1922, dari foto ini terlihat beberapa bentuk signifikansi pada perubahan gaya hidup, misalnya rumah yang besar, mobil, dan beberapa orang pribumi yang menggunakan setelan ala orang Eropa.
60. Gambar 7.12 Peta Palembang pada abad 19, dimana Masjid Agung masih berbatas dengan Sungai Tengkuruk dan Sungai Kapuran.
61. Gambar 7.13 Dua peta yang memperlihatkan perbedaan panjang. Sungai Sekanak. Pada peta I Sungai Sekanak mengalir hingga daerah Talang Kelapa, sedangkan peta II memperlihatkan Sungai Sekanak hanya mengalir sampai Daerah Pakjo

DAFTAR TABEL

1. Tabel 3.1 Trayek kapal dengan rute jarak jauh di Palembang (diluar KPM).
2. Tabel 3.2 Jumlah Kapal-kapal bermesin yang masuk ke Palembang 1916-1926.
3. Tabel 3.3 Daftar kongsi pelayaran sungai di Palembang tahun 1910.
4. Tabel 3.4 Penerimaan dari Pajak Kapal yang bersandar di Palembang.
5. Tabel 4.1. Jumlah Penduduk Keresidenan Palembang pada awal abad ke 20.
6. Tabel 5.1 Ekspor penting Palembang tahun 1821-1832 dalam pikul.
7. Tabel 6.1. Nilai ekspor beberapa komoditas unggulan di Palembang pada tahun 1920an.
8. Grafik 6.1. Ekspor Komoditas Karet dan Kopi di Palembang (Dalam Jutaan Gulden).
9. Tabel 5.2. Perbandingan Produksi karet rakyat dan karet perusahaan swasta (dalam ton).
10. Tabel 6.3. Perbandingan produksi kopi rakyat dan perusahaan swasta
11. (dalam ton).
12. Tabel 6.4. Daftar Perusahaan Eropa di Palembang.
13. Tabel 6.5. Produksi Minyak Bumi di Sumatra Tahun 1924 (dalam ton).

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1. Arsip rencana rehabilitasi steiger pelabuhan Palembang.
2. Lampiran 2. Arsip tenggelamnya kapal milik Industrielle Maatschappij.
3. Lampiran 3. Salah satu peta bagian selatan Sumatra pada abad 17.
4. Lampiran 4. Foto Kapal Roda Lambung milik KPM yang diberi nama“Tebo” tahun 1928.
5. Lampiran 5. Kapal Besar milik KPM “Van der Wijck” di Pelabuhan Palembang tahun 1931
6. Lampiran 6. Sebuah Kapal dengan Rute Palembang-Singapura pada tahun 1920an.
7. Lampiran 7. Foto rumah rakit ditepian Sungai Musi tahun 1920an.
8. Lampiran 8. Foto rumah orang Eropa yang miliki bentuk panggung di daerah Bukit Kecil Palembang tahun 1932.
9. Lampiran 9. Foto salah satu sudut jalan di Plaju pada tahub 1930an.
10. Lampiran 10. Peta Komplek BPM Plaju.
11. Lampiran 11. Peta Komplek Sungai Gerong
12. Lampiran 12. Peta Rute Kereta Api Kertapati (Palembang) – Teluk Betung (Lampung).
13. Lampiran 13. Iklan Mobil di Surat Kabar
14. Lampiran 14. Iklan Makanan Kaleng
15. Lampiran 15. Iklan Arloji
16. Lampiran 16. Iklan Jasa Laundry
17. Lampiran 17. Iklan Gramofon
18. Lampiran 18. Iklan Bioskop di Palembang
19. Lampiran 19. Sebuah peta memperlihatkan posi-

si bangunan militer yang berada di tepian Sungai Lematang pada masa kolonial.

20. Lampiran 20. Foto udara kota Palembang yang dibelah oleh Sungai Musi, Sumatera Selatan.
21. Lampiran 21. Rumah-rumah dan kantor Marga-raads di tepi sungai desa Tanjunglaga, Banyuasin. Tampak didepannya ada sebuah Perahu Kajang.
22. Lampiran 22. Toko-Toko di tepi sungai Musi.

DAFTAR ISTILAH

Air/Batang/Aek/sungi	: Sebutan lain untuk sungai.
Batanghari Sembilan	: Nama lain untuk sembilan anak cabang Sungai Musi
Bidar	: Perahu hias yang didayung oleh beberapa orang.
Brug	: Jembatan
Gemeente	: Kotapraja.
Hekwieller	: Kapal roda lambung.
Hevea Brasiliensis	: Nama latin Jenis tanaman karet yang berasal dari Amerika Latin.
Iliran	: Wilayah disekitar Perkotaan Palembang, mengacu pula pada kondisi geografis dan sosial masyarakat perkotaan yang modern.
Jukung	: Perahu tradisional yang memiliki cadik
Jung	: Kapal dengan lambung besar yang digerakkan dengan layar
Kajang	: Perahu tradisional yang memiliki atap dari daun nipah.
Kereta Angin	: Sepeda.
Kongsi	: Bentuk perusahaan, usaha dagang, atau juga firma yang telah memiliki izin dan badan hukum.
Malaise	: Krisis ekonomi yang melanda dunia sekitar tahun 1929-1930
Marga	: Pemerintahan lokal di Palembang (terutama di wilayah Uluan) yang terdiri atas 2-15 dusun.

Myristica fragrans	: Nama latin pala.
Otto	: Mobil.
Para	: Getah karet
Pasirah	: Kepala marga.
Pikul	: Satuan ukuran berat per 62,5 Kilogram.
Piper Ningrum	: Nama latin Lada.
Sahang	: Lada.
Slabs	: Lembaran karet yang telah dikeringkan dan siap jual.
Sayid	:Golongan Arab, terutama gelar bagi mereka yang merupakan keturunan Rasulullah SAW.
Simbur Cahaya	: Kode undang-undang yang berlaku di Kesultanan Palembang.
Spoorwegen	: Kereta Api
Stroomvaart	: Kapal Uap.
Syzygium aromaticum	: Nama latin cengkih.
Uluan	: Wilayah dibagian pedalaman Palembang, mengacu pula pada kondisi geografis dan sosial masyarakat pedalaman yang dianggap agak tertinggal.

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Palembang adalah salah satu kota bandar dagang yang ramai di wilayah Nusantara. Perannya sebagai bandar dagang bukanlah sesuatu yang baru. Jauh sebelum pemerintah kolonial menguasai wilayah Palembang pada abad ke-19, Palembang sudah menjadi kota dagang penting di wilayah Sumatra dan wilayah Selat Malaka. Kota ini menjadi bagian penting dari berbagai era perdagangan dunia, salah satunya adalah perdagangan rempah. Palembang bisa kita katakana adalah bagian penting dari jalur rempah Ketika era perdagangan rempah ramai di Nusantara. Sebagai sebuah kota bandar dagang, Palembang tidak saja "diberkahi" dengan letaknya yang strategis, namun juga alamnya yang memasok komoditas-komoditas yang dicari oleh pasaran lokal dan dunia. Pada abad-abad perdagangan rempah daerah ini juga ikut berkontestasi dengan perdagangan lada yang dihasilkan baik di wilayah Bangka yang Ketika itu dikuasai oleh Kesultanan Palembang, dan lada yang dihasilkan daerah *Uluan* Palembang. Faktor-faktor inilah yang turut menaikkan taraf perekonomian Palembang sejak abad ke 17 hingga awal abad 20 dimana daerah ini sudah terkenal dengan komoditas kopi dan karetnya.[1]

Selain posisinya yang strategis, wilayah Palembang juga ditunjang oleh keberadaan sungai yang menjadi urat nadi dari kegiatan ekonomi. Bahkan lebih dari itu sungai menjadi urat

---

1 Lihat Darmiati, 2002, *Kerukunan Umat Islam Dalam Beribadah, Silang Pendapat Keabsahan Sembahyang Jumat di Palembang Masa Kolonial*, Jakarta : Arsip Nasional Republik Indonesia. Hal: 1-2

nadi kehidupan, karena hampir semua aktifitas manusia di Palembang berhubungan dengan air dan sungai. Maka tak berlebihan jika bisa merujuk bahwa sejarah Palembang adalah sejarah sungai, karena kelahiran peradaban wilayah ini karena sungai-sungainya. Dalam aspek perdagangan sungai menjadi sarana penghubung yang penting untuk kota-kota bandar dagang yang tidak berbatas langsung dengan laut seperti Palembang yang letaknya lebih dari 50 km dari muara Sungai Musi.[2]

Palembang bukan satu-satunya kota bandar dagang yang tidak berbatas langsung dengan laut. Pada dasarnya ini adalah salah satu karakteristik wilayah kota pesisir terutama di pulau Sumatra dan Kalimantan. Umumnya kota-kota pesisir dan bandar dagang di wilayah Sumatra dan Kalimantan ditunjang oleh aliran sungai yang menghubungkan mereka dengan wilayah pedalaman.[3] Kota-kota bandar dagang itu sendiri biasanya dibangun di agak jauh dari muara sungai atau agak menjorok kedalam pulau tersebut, beberapa contoh kota seperti ini yaitu: Palembang, Jambi, Pekanbaru, Banjarmasin, dan lain-lain.[4]

---

2 Lihat artikel Nanda Julian Utama, Jejak Perdagangan Lada di Sungai-sungai Palembang pada masa lalu. Link: https://jalurrempah.kemdikbud.go.id/artikel/jejak-perdagangan-lada-di-sungai-sungai-palembang-di-masa-lalu, diakses pada 4 April 2023.

3 Lihat Nanda Julian Utama, 2015, *Perebutan Ruang Sungai di Palembang 1900-1930*, Makalah disampaikan pada "Third Graduate Seminar Of History 2015", Universitas Gadjah Mada 3-4 November 2015. Hal: 2.

4 Kota Palembang sendiri berada kurang-lebih 70 km dari muara sungai Musi di Sungsang. Lihat Lihat O.W. Wolters, *A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra- A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region*, Indonesia, No. 27 (Apr., 1979).

Hal ini jelas berbeda dengan corak geografis kota-kota di Jawa.[5] Kota-kota di pesisir Jawa telah ditunjang oleh sarana jalan dan jaringan kereta api pada pertengahan abad ke-19 yang menghubungkan kota tersebut dengan wilayah-wilayah lain di pedalaman. Misalnya kota Semarang di pesisir utara pulau Jawa. Semarang sebagai kota pelabuhan ditunjang oleh infrastruktur fisik yang menghubungkan pelabuhan Semarang dengan wilayah *hinterland* mereka yang terkenal kaya akan berbagai hasil alam seperti gula, tembakau, beras, dan lain-lain. Sarana fisik tersebut berupa, jalan-jalan keras beraspal dan jaringan kereta api yang memudahkan akomodasi pengangkutan komoditas dari pedalaman menuju pelabuhan Semarang.[6]

Hal semacam itu pada periode yang sama tidak ada di Sumatra terutama di Palembang. Sejak dulu wilayah ini sangat bergantung dengan keberadaan sungai-sungai alami yang terbentang mulai dari muara hingga daerah pedalaman. Sehingga sungai sendiri memiliki peranan signifikan dalam kehidupan manusia di Palembang. Wilayah ini dialiri oleh sungai utama yaitu Sungai Musi (sungai terpanjang di Sumatra), sungai ini juga memiliki sembilan anak cabang yang mengalir hampir keseluruh wilayah Sumatera bagian selatan.[7] Sungai-sungai

---

5 Namun tidak semua tempat di Sumatra berbeda dengan Jawa. Tipikal kota-kota Pelabuhan di pesisir juga ada di Pantai Barat Sumatra.

6 Lihat Agus Supriyono, *Hubungan Antara Pelabuhan Dengan Daerah-daerah Hinterland: Studi Kasus Pelabuhan Semarang Pada Masa Kolonial Belanda Abad XX*, dalam Sedyawati, Edi dan Susanto Zuhdi (Penyunting), 2001, *Arung Samudera, Persembahan Memperingati Sembilan Windu AB. Lapian*, Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia. Hal: 26-28

7 Sungai Musi memiliki panjang sekitar 750 km, yang mengalir dari hulunya disekitar kepahiang (Bengkulu) hingga muaranya di sungsang. Sungai musi merupakan muara dari 9 cabang sungai yang bermuara

ini bukan sungai kecil, namun sungai besar yang panjang dan lebarnya memungkinkan terjadi pelayaran kapal-kapal besar. Disisi lain sungai-sungai ini mengalir tidak hanya pada satu dua tempat atau dalam hal ini satu dua kabupaten saja. Sembilan aliran Sungai Musi ini mengalir dan melewati banyak daerah di Sumatera bagian selatan. Belum lagi dihitung dari cabang besar lainnya pada setiap anak sungai tersebut.

Kita bisa lihat contoh sederhana di dalam kota Palembang sendiri. Kota ini merupakan Kota Pelabuhan yang dibelah oleh Sungai Musi persis di bagian tengah kota ini. Sungai Musi juga memiliki ratusan anak sungai kecil yang tersebar seantero Kota Palembang. Sehingga bisa dipasttikan jika hampir seluruh kegiatan sehari-hari manusia di Palembang baik itu pada bidang ekonomi, sosial, dan budaya mengambil letak di sungai. Kegiatan tersebut seperti tersebut meliputi melakukan jual-beli di pasar apung dan toko terapung, letak rumah tinggal dan masjid yang berada di pesisir sungai, serta untuk sekadar warung makan sekalipun letaknya di sungai, sebuah tanda bahwa sungai bukan hanya dimaknai sebagai sarana transportasi saja. Bahkan sebelum jaringan kereta api dan jalan raya dibuat, untuk mengangkut komoditas dari Lahat dan wilayah pedalaman lain di *Uluan* pada awal abad ke-19, orang harus menggunakan perahu-perahu berukuran sedang untuk menyusuri Sungai Lematang menuju Sungai Musi.[8]

---

padanya, sembilan sungai itu adalah: sungai Komering, Rawas, Lakitan, Batanghari, Leko, Kelingi Lematang, Semangus, dan Ogan. Lihat, Iskandar Abubakar, dkk, 2011, *Pelayaran Perairan Daratan, Suatu Pengantar*, Jakarta: Transindo Gastama Media. Hal: 17.

8 Lihat Bambang Purwanto, 1998, *The Economic Integration of Different Ecological Zones In Southern Sumatra In The Late Colonial Period*, Yogyakarta: Jurnal Humaniora No. 7. Hal: 15.

Peranan sungai pun bisa ditelusuri bahkan jauh hingga ke masa Kerajaan Sriwijaya. Pusat kerajaan Sriwijaya diperkirakan berada di pesisir Sungai Musi. Dalam hal perdagangan nama Sriwijaya sudah dikenal sejak abad ke-7 Masehi oleh para pedagang dan pelaut dari Cina dan Arab, terutama dengan pedagang Arab dimana Islam mulai bersinggungan dengan wilayah Nusantara, walaupun tahun penyebarannya masih simpang-siur. Namun banyak sejarawan dan ahli lain yang bersepakat jika abad-abad ke-7 hingga 11 Masehi pusat dari kerajaan ini ada di Palembang.[9]

Setelah kerajaan Sriwijaya runtuh, wilayah Palembang dikuasai oleh bajak laut yang terkenal dengan kekejamannya. Hal ini berlangsung selama kurang lebih 100 tahun ketika masa transisi antara Kerajaan Majapahit dan Kesultanan Palembang. Penguasaan perairan oleh bajak laut ini tentu saja membuat perairan Sungai Musi dan sekitar Selat Bangka tidak aman untuk dilalui, namun walaupun kondisinya seperti itu wilayah Palembang ini tetap diperhitungkan oleh jaringan pedagang Cina dan Jawa.[10]

Di tengah dinamika dan hubungan luar negeri yang kompleks, terdapat satu pertanyaan penting yang harus dijawab tentang apa yang dicari di Palembang oleh dunia. Palembang tak henti-hentinya diberkahi dengan berbagai komoditas yang silih berganti *booming* di Pasaran dunia. Palembang juga dikenal sebagai pemasok komoditas-komoditas alam yang berharga

---

9Lihat Musyrifah Sunanto, 2005, *Sejarah Peradaban Islam di Indonesia.* Jakarta : Grafindo. Hal: 8-9.

10Tiongkok cukup intens mengirim ekspedisi untuk memberantas bajak laut, karena menganggap wilayah ini sebagai penghubung antara Tiongkok dan Majapahit serta daerah lain di Nusantara. Lihat Liang Liji, 2012, *Dari Relasi Upeti ke Mitra Strategis, 2000 Tahun Perjalanan Hubungan Tiongkok-Indonesia*, Jakarta: Kompas. Hal: 262-264.

mahal dipasaran lokal dan dunia. Kekayaan alam ini berasal dari *hinterland* Palembang, seperti Lahat, Muara Enim, Pagaralam, Musi Banyuasin, Komering dan daerah lainnya di pedalaman Palembang. Dengan demikian Kota Palembang sebagai sebuah *enterport* tidak ada artinya tanpa daerah *hinterland* yang kaya ini, sebaliknya daerah *hinterland* juga butuh Palembang sebagai muara dari komoditas ini diperdagangkan dan tempat masuknya kebutuhan hidup mereka yang diimpor dan diperdagangkan di Palembang. Peran ini sudah berlangsung sejak era perdagangan kuno, bahkan masih sangat terasa Ketika abad 20.[11]

Pada era perdagangan rempah pada abad ke 15-17 di Kepulauan Nusantara. Kebanyakan sumber akan merujuk Kepulauan Maluku atau Kepulauan Rempah sebagai tempat utama dari proses perdagangan rempah ini. Siapa tahu gugus kepulauan-kepulauan kecil di wilayah Timur Nusantara itu rupanya merupakan lahan subur dari sebuah komoditas yang rupanya sangat berharga dibelahan dunia lain. Rakyat Maluku pada waktu itu mungkin merasa pala (*Myristica fragrans*) dan cengkih (*Syzygium aromaticum*) adalah tanaman biasa saja yang dibeberapa tempat mungkin tumbuh tanpa proses sistem pertanian yang kompleks. Namun rupanya, bangsa-bangsa dari Eropa, Arab, India, dan Cina rela untuk mempertaruhkan diri dalam pelayaran Samudra untuk mencapai daerah ini. Lebih dari itu bangsa-bangsa ini akan berebut pengaruh untuk menguasai daerah-daerah penghasil rempah di Nusantara. Persoalan ini sangat struktural karena juga melibatkan kebijakan-kebijakan dari negara atau kerajaan induk mereka yang mencakup masalah permodalan, kebijakan politis, bah-

11 Lihat Nanda Julian Utama, 2017, *Perdagangan dan Pelayaran di Sungai-sungai Keresidenan Palembang 1900-1930*. Tesis pada Departemen Sejarah Universitas Indonesia.

kan yang berkaitan dengan pengembangan ilmu pengetahuan terutama dalam sektor perkapalan, militer, dan navigasi.

Pada periode ini Palembang ambil bagian, walaupun hanya menjadi bagian dari kekuatan politik di Jawa pada era awal perdagangan rempah. Penguasa politik di Palembang pada abad 16-17 mampu membuat Palembang menjadi salah satu dari daerah yang disinggahi dalam perdagangan rempah, terutama karena komoditas lada (*Piper Ningrum*). Perlu disinggung bahwa pada akhirnya rempah yang jadi incaran bukan hanya cengkih dan pala dari Maluku, namun juga lada yang rupanya banyak tumbuh di daerah Sumatra dan Banten yang menghasilkan komoditas ini. Bahkan jika dirujuk lebih jauh, hampir semua hasil hutan yang memiliki ciri rempahnya yaitu yang memiliki aroma khas dan berguna sebagai obat juga akan diperjual-belikan, misalnya kayumanis, berbagai tanaman rimpang, dan lain-lain.

Era kejayaan perdagangan rempah bergeser pada perkembangan abad selanjutnya. Komoditas kopi kemudian membanjiri pasaran dunia dan lagi-lagi kepulauan Nusantara adalah satu dari sekian produsen kopi terbaik di dunia pada saat itu. Pada era ini Sebagian besar wilayah Nusantara sudah ada dalam pengaruh dan genggaman Pemerintah Kolonial Belanda terutama pada abad ke 19. Dalam perdagangan kopi, Palembang juga ambil bagian dimana pada abad tersebut wilayah hinterland Palembang juga menghasilkan kopi dengan varietas *Arabica* maupun *Robusta.* Walaupun secara volume produksi tidak sebanyak yang dihasilkan di wilayah Jawa, tapi setidaknya kopi juga berperan dalam peningkatan kesejahteraan petani dan perekonomian di pedalaman Palembang khususnya hingga akhir abad ke-19. Hal ini karena system perkebunan yang diterapkan adalah perkebunan rakyat, dimana intervensi

negara dan perusahaan swasta tidak banyak di Palembang, terutama pada akhir abad ke 19 dan abad ke 20

Pada perkembangan selanjutnya terutama akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, di wilayah ini mulai dikembangkan tanaman karet, yang berharga juga berharga mahal dipasaran, bahkan di perempat awal abad ke 20 komoditas ini akan booming dalam konstelasi perdagangan dunia. Nilai jual serta permintaan pasar yang tinggi dari komoditas ini kemudian meningkatkan volume perdagangan dan tentu saja pelayaran di wilayah ini yang didominasi oleh perairan (sungai dan rawa). Hal ini kemudian ditambah dengan penemuan berbagai sumber-sumber tambang dan mineral yang rupanya sangat banyak terdapat di wilayah Sumatra Selatan. Jadi selain kaya dengan sumber alam berupa tanaman wilayah ini juga kaya dengan penemuan komoditas barang-barang tambang pada awal abad ke-20. Pada bagian inilah sungai mengambil peranan vital dalam sektor ekonomi, karena ketika itu distribusi hasil-hasil alam tersebut hanya bisa dikirim melalui sungai menuju kota bandar utama yaitu Palembang.[12]

Bisa dikatakan bahwa dari sekian banyak komoditas yang dihasilkan dari daerah *hinterland* Palembang, komoditas yang dijual pada abad ke 19 dan 20 memiliki andil yang cukup besar pada kesejahteraan petani dan pedagang di Keresidenan Palembang. Penanaman karet yang secara massif dilakukan di berbagai marga di pedalaman membuat, kesejahteraan cenderung merata ke marga-marga tersebut. Disisi lain Pemerintah kolonial lebih banyak disibukkan dengan komoditas pertambangan yang juga berkembang pada saat yang sama. Walaupun pada era-era sebelumnya kita tidak bisa melepaskan pengaruh rempah terutama lada, yang pada dasarnya memperkenalkan

12 Lihat Jeroen Pieters, 1997, *Kaum Tuo – Kaum Mudo, Perubahan Religius di Palembang 1821- 1842*, Jakarta: INIS. Hal : 38-39.

Palembang (baik sebagai Pelabuhan dan pedalaman yang kaya akan komoditas) pada dunia.

Namun dalam sektor perdagangan, sistem yang berkembang selalu mengikuti perkembangan zaman. Jika pada masa bentuk-bentuk perdagangan kuno hanya tukar menukar komoditas, maka pada masa-masa berikutnya penggunaan uang sangat umum dilakukan, termasuk di Palembang. Pada akhir abad ke 19 dan awal abad 20 sendiri di Palembang mulai ramai bentuk-bentuk perdagangan yang dilegalkan dengan pembentukan berbagai perusahaan atau kongsi dagang. Dalam kaitan ini jelas kongsi dagang milik orang-orang kulit putih yang mendominasi beberapa sektor perdagangan di wilayah Palembang. Kongsi-kongsi dagang tersebut bukan hanya kepunyaan orang-orang Belanda namun juga Inggris dan Amerika Serikat, terutama pada kongsi-kongsi yang berhubungan dengan masalah pertambangan. Hal ini kemudian juga diikuti oleh pembentukan kongsi yang serupa namun bentuknya lebih kecil oleh orang-orang Cina, Arab, dan sebagian kecil bumiputra. Dalam masalah persaingan ini, hanya para pedagang Cina yang bisa dikategorikan sebagai ancaman berarti bagi kongsi-kongsi dagang dan pelayaran Eropa. Para pedagang Cina diuntungkan dengan letak Palembang yang berdekatan dengan Singapura, dimana mereka (para pedagang Cina di Palembang) punya jaringan yang kuat dengan sesama pedagang etnis Cina Singapura, bahkan jaringan pelayarannya bisa mengalahkan dominasi KPM dalam sektor pelayaran namun hanya pada rute Palembang-Singapura. Sedangkan para pedagang Bumiputra tetap punya andil hanya saja, skala perdagangan yang mereka lakukan tidak sebesar para pedagang dan kongsi Cina.[13]

---

13 Walaupun masih punya dominasi dalam perdagangan kopi, pengusaha lokal Palembang sendiri agaknya terlalu enggan bersatu dalam hal ekonomi dengan mendirikan kongsi dagang yang besar dan kuat,

Lantas kita juga harus melihat bahwa kekayaan alam dan bentuk perdagangan yang berkembang juga harus didukung oleh distribusi yang lancar. Seperti yang sudah disinggung dibagian awal kondisi daerah Palembang terutama diwilayah sekitar *Iliran* yang cenderung berawa tidak menjadi penghalang ramainya perdagangan diwilayah ini. Hal ini jelas karena keberadaan sungai di Palembang yang sangat membantu proses distribusi orang dan barang di wilayah tersebut. Dalam kaitan ini penggunaan moda transportrasi sungai sangat umum dan memegang peranan penting dalam distribusi ini. Sejak dulu wilayah sungai Palembang sudah "disesaki" oleh berbagai kapal dan perahu yang datang, termasuk dengan pemukiman-pemukiman yang dibangun dibantaran sungai. Sehingga ruang sungai sangat penting sebagai arena sosial dan ekonomi pada masa lalu di Palembang.[14]

Sebenarnya tidak banyak historiografi tentang Palembang yang fokus pada jenis kapal apa yang ada di Palembang. Jika kita bagi antara pra dan pasca abad 20 maka yang jadi pembeda adalah penggerak kapal tersebut. Dimana pra abad 20 maka kapal-kapal tradisional dengan layar dan dayung yang ada. Namun untuk jenis kebanyakan masih merujuk kapal jung baik dari Cina dan Arab, serta kapal-kapal jukung, dan kapal-kapal dari Eropa. Sedangkan perahu lokal salah satunya

---

kebanyakan dari mereka mengusahakan perdagangan dan pelayaran atas nama mereka sendiri yang cenderung kurang berkembang selain tujuannya memperkaya diri pribadi (bukan mengembangkan usaha) dan kurang bisa bersaing melawan dominasi kongsi-kongsi besar. Sedangkan para pedagang Cina setidak-tidaknya telah mengadopsi bentuk kongsi dagang eropa dengan membuat perusahaan-perusahaan sesuai dengan bidang yang dikerjakan, hal inilah yang membuat kedudukan mereka kuat secara ekonomi di Palembang setelah para pedagang Eropa. Lihat *Pertja Selatan* 15 Juli 1926.

14 Utama, 2015. *Op.Cit.*

adalah perahu kajar dan mungkin rakit-rakit yang beredar hanya untuk rute pelayaran pendek. Namun hal ini jelas perlu penelitian lebih mendalam, mengingat para arkeolog lokal itu sudah sering menemukan artefak perahu dan kapal yang diperkirakan memiliki ukuran yang besar dan juga diperkirakan sejak era Sriwijaya.[15] Pada abad ke-19 kapal-kapal tradisional milik penduduk Palembang, Cina, dan Arab mendominasi pelayaran di Palembang. Kapal yang mereka punya tidak terlalu besar sehingga bisa masuk menuju *hinterland* yang merupakan wilayah kaya akan sumber daya alam. Perlu diketahui bahwa kapal-kapal ini tidak hanya digunakan dalam perdagangan, namun juga sebagai "alutsista" utama dalam pertempuran yang kerap terjadi di Sungai-sungai Palembang. Salah satu pertempuran sungai yang cukup dahsyat terjadi di Palembang adalah Ketika terjadi Perang Palembang 1819-1821.[16]

Era modernisasi dalam bidang perkapalan dan pelayaran juga masuk ke Palembang pada pertengahan abad ke 19. Pada masa ini, kapal-kapal dari Eropa yang menggunakan teknologi mesin mulai memasuki perairan dan sungai di Palembang. Kongsi *NV Industrielle Maatschappij* dan *Nederlansche Stroomvart Maatschappij* adalah perusahaan asing pertama yang memperkenalkan kapal-kapal bermesin tersebut di wilayah perairan Palembang.[17] Dalam bidang pelayaran, masuknya

---

15Lihat Utama, 2017. *Op.Cit.*; Saputro, Riki Andi, Akhmad Arif Musadad, and Cicilia Dyah Sulistyaningrum, 2002, *Sriwijaya Dan Peninggalan Di Palembang*. Klaten: Penerbit Lakeisha.

16 Lihat Farida R Wargadalem, 2012, *Perebutan Kekuasaan di Palembang 1804-1825*, Disertasi Tidak Diterbitkan Pada Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia. Hal: 39.

17 Sebenarnya modernisasi pelayara di Palembang sudah ada sebelum abad ke 20. Pada pertengahan abad ke 19 sebenarnya sudah ada kapal-kapal mesin dari Eropa yang masuk perairan Palembang. Lihat Farida R. Wargadalem & Nanda Julian Utama. 2017. *Modernization of Shipping*

kongsi-kongsi pelayaran asing ke Palembang menjadi ancaman baik secara langsung maupun tidak bagi bisnis pelayaran sungai yang dimiliki Cina, Arab, dan Bumiputra yang ketika itu masih menggunakan kapal dan perahu tradisional. Kedua kongsi Eropa tersebut mengirimkan paket dan barang dengan rute Palembang dan wilayah-wilayah pelabuhan-pelabuhan besar di luar Palembang.[18]

Kemudian datang pula *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada awal abad ke-20, kongsi pelayaran inilah yang punya dukungan politis dan ekonomi dari pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Sehingga KPM dengan mudah bisa menguasai hegemoni pelayaran di Nusantara termasuk di Palembang lewat rute-rute sungainya.[19] Keunggulan kapal-kapal mesin tersebut selain cepat, mereka tidak tergantung pada debit Sungai Musi karena bentuk bawah kapal yang datar yang bisa digunakan bahkan di wilayah perairan dangkal sekalipun. Maka tidaklah mengherankan jika kapal-kapal tradisional pada akhirnya sepi peminat. Disamping itu pula para kongsi-kongsi dalam sektor tambang juga turut pula meramaikan pelayaran di wilayah sungai Palembang, mereka punya kapal-kapal angkut bagi buruh mereka dengan rute Palembang-Sungai Gerong. [20]

Kedatangan dan dominasi kongsi-kongsi dagang dan pelayaran modern ke wilayah Palembang ini akan berimbas pada semakin ramainya perdagangan dan pelayaran di Palembang, setidaknya sebelum jaringan jalan raya dan kereta api diba-

---

and River Sailing Business in Palembang 1860–1930. Advanced Science Letters, Volume 23, Number 10, October 2017, pp. 9959-9961(3).

18 Lihat Mestika Zed, 2003, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*, Jakarta: LP3ES. Hal: 95.

19 Singgih Tri Sulistiyono, 2004, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Jakarta: Dirjen Pendidikan Tinggi Depdiknas. Hal: 162-164.

20 *Kemoedi* 26 Juli 1926 dan 19 Februari 1927.

ngun oleh pemerintah Kolonial. Walaupun secara umum hal ini akan memicu dominasi oleh orang-orang Eropa, terutama kongsi-kongsi dagang dan pelayaran Belanda yang punya kuasa politis atas Palembang, namun jangan di kesampingkan pula peranan pelaku ekonomi yang lain terutama dari etnis Cina dan sebagian kecil pengusaha Arab dan Bumiputra yang bisa mematahkan dominasi para pengusaha Eropa dibeberapa sektor. Sedangkan dampak utama dari hal-hal yang telah dijabarkan tersebut adalah kemajuan siginifikan dalam bidang perekonomian rakyat Palembang, yang kemudian berimbas pada hal-hal lain seperti budaya, sosial, bahkan *mindset*.

Tapi apa yang terjadi pada abad 19 dan 20 tidak bisa dilepaskan dengan apa yang terjadi pada abad-abad sebelumnya. Pada dasarnya ada bentuk kolaborasi yang menarik di Palembang, bukan hanya sebatas pola ketergantungan antara kota enterport atau *Iliran* di Kota Palembang dengan Wilayah *Uluan* yang amat kaya dengan berbagai hasil alam. Namun juga terkait dengan komoditas itu sendiri dengan keberadaan sungai yang mengalir menghubungkan banyak tempat di *Uluan* dan muaranya di Sungai Musi yang melewati Kota Palembang. Sehingga keberadaan sungai ini sangat vital dalam pembentukan pola perdagangan dan hubungan wilayah-wilayah ini baik secara politis maupun kultural. Perdagangan lada pada abad 16-17 di Palembang adalah salah satu awal menarik dimana volume perdagangan dan pelayaran meningkat dari pedalaman ke kota Palembang. Sehingga komoditas ini bisa jadi membuka pola pelayaran baru yang sebelumnya belum banyak dilakukan. Dan jalur pelayaran dan perdagangan ini akan terus digunakan pada abad-abad berikutnya manakala era perdagangan lada atau rempah tidak seramai dulu. Sungai tetap digunakan untuk mengangkut hasil alam lain yang ada dari pedalaman.

Buku ini bertujuan untuk mengungkap pola perdagangan pada masa lalu yang berkolaborasi dengan jaringan pelayaran, baik dalam skala lokal (pedalaman – kota Pelabuhan Palembang) dan regional-global (Palembang – Pelabuhan besar lain). Kita bisa lihat bahwa kemajuan perdagangan dan pelayaran yang terjadi pada awal abad 20 (bahkan hingga sekarang) tidak bisa dilepaskan dari peristiwa-peristiwa masa lalu yang berkaitan satu dengan yang lain di Palembang. Selain itu Buku ini akan coba melihat bagaimana pelayaran dan perdagangan yang muncul di Palembang membawa dampak pada perubahan masyarakat dalam beberapa aspek. Sebagai Batasan dalam buku ini yaitu dalam aspek perdagangan dimana dari sekian banyak komoditas perdagangan yang ada pada masa lalu di Palembang, titik beratnya ada pada perdagangan lada, kopi, karet, dan pertambangan. Lada menjadi awalan semakin ramainya perdagangan di Palembang, dan juga mempengaruhi hubungan Palembang dengan kekuatan asing. Sedangkan kopi, karet, dan pertambangan adalah komoditas yang mewarnai Palembang setelah era perdagangan rempah mulai menurun. Ketiga komoditas ini melibatkan banyak pihak dan sangat berdampak pada mobilitas masyarakat baik dalam konteks sosial dan ekonomi. Sedangkan dalam aspek pelayaran, model-model jaringan pelayaran pada masa lalu akan menjadi bahasan utama terutama pada era-era perdagangan yang sebelumnya telah dijabarkan. Disamping itu sebagai tambahan bagian akhir buku ingin menyinggung bagaimana sungai di Palembang pada pertengahan abad 20, dimana jaringan perdagangan dan pelayaran di Sungai sudah jauh menurun dibanding masa-masa sebelumnya.

1.2 Historiografi Sungai di Palembang.

Sebagai sebuah sasaran kajian penelitian, sejarah Palembang pada dasarnya bukanlah sebuah hal yang baru. Dalam konteks penelitian yang bersifat arkeologis perdebatan seputar Kerajaan Sriwijaya sudah melibatkan nama Palembang sejak awal abad ke 20. Dalam beberapa aspek Palembang juga sering menjadi tema utama dalam penelitian sejarah baik pada era Sriwijaya, Kesultanan Palembang, Kolonial Belanda, hingga peristiwa-peristiwa pasca kemerdekaan. Jelas Batasan-batasan politis menjadi acuan utama dari masa-masa yang disebutkan sebelumnya. Termasuk dengan tema-tema yang bersifat ekonomi dimana tiap-tiap era yang disebutkan itu menyimpan berbagai hal yang menarik terkait masalah ekonomi terutama perdagangan komoditas tertentu. Dalam historiografi Palembang agaknya hal-hal ini yang sering disinggung. Masih jarang yang melihat sungai sebagai faktor dominan mengapa pola-pola sejarah dalam berbagai penelitian tersebut terbentuk.

Kondisi perekonomian Palembang yang produktif sejak masa Sriwijaya merupakan dampak dari perkembangan perdagangan dan pelayaran di wilayah yang didominasi sungai tersebut. Perdagangan dalam kaitan ini merupakan instrumen penting dan salah satu pemicu terjadinya pelayaran di wilayah ini. Ada beragam komoditas penting yang dihasilkan oleh Palembang, menariknya tiap komoditas mewakili zaman (biasanya andalan tiap periode penguasaan politis). Sejak masa Sriwijaya hingga pemerintah Kolonial Belanda, Palembang merupakan produsen lada, kayu keras, buah-buahan, teh, kopi, karet, dan barang-barang tambang. Perdagangan merupakan aspek yang vital bagi wilayah Asia Tenggara, terutama pada abad ke-15 hingga 17 ketika rempah-rempah mulai menjadi komoditas utama yang banyak di cari. Maka muncullah beberapa kota bandar dagang besar termasuk Palembang,

walaupun pada periode Kerajaan Sriwijaya wilayah ini telah berkembang sebagai bandar dagang namun redup pasca kehancuran kerajaan tersebut dan muncul kembali pada awal masa Kesultanan Palembang berdiri terutama pada abad ke-17. Wilayah Palembang sendiri saat itu menjadi salah satu produsen lada di Nusantara.[21]

Namun corak perdagangan di Palembang mulai berubah ketika memasuki abad ke-20, selain karena terjadi pergeseran komoditas perdagangan, juga sistem perdagangan mulai berubah kearah yang lebih modern. Pada masa sebelumnya aspek tradisional sangat mendominasi perdagangan di Palembang, misalnya dominasi Sultan dan pengaruh kekerabatan dalam bisnis. Sedangkan pada masa selanjutnya telah terjadi pergeseran dimana kapital memiliki peran signifikan dalam aspek perdagangan. Disamping itu dominasi pedagang Cina mulai kuat pada masa ini terutama pada komoditas karet, mereka bertindak sebagai pedagang perantara atau *middle man*.[22] Pedagang Cina menjadi penengah atau perantara petani dengan pedagang besar lainnya di wilayah pelabuhan Palembang ataupun pelabuhan di Singapura. Mereka mencari barang dagangan ke wilayah pedalaman Palembang, karena itulah hubungan yang baik dengan para pedagang di pedalaman dan para petani harus terjalin. Lingkup perdagangan juga hanya terbatas pada komoditas perkebunan seperti kopi dan karet

---

21Lihat Barbara Watson Andaya, 2016, *Hidup Bersaudara:Sumatra Tenggara Pada Abad ke XVII Dan XVIII,* Yogyakarta: Penerbit Ombak. Hal: 71-76.

22Konsep *middleman* sendiri sebenarnya juga terkait dengan posisi orang-orang Cina di Hindia-Belanda yang berada di antara dua golongan yaitu Eropa dan Bumiputra. Orang-orang Cina membeli barang-barang dari Bumiputra kemudian menyalurkannya pada pedagang besar dari golongan kulit putih, lihat Mely G. Tan, 2008, *Etnis Tionghoa di Indonesia* (Kumpulan Tulisan), Jakarta: Penerbit Yayasan Obor. Hal: 116-117.

yang pada abad ke-20 dikuasai oleh jaringan perdagangan ini, sedangkan untuk komoditas lainnya seperti pertambangan dikuasai pemerintah kolonial dan beberapa perusahaan milik Amerika Serikat.[23]

Sedangkan dalam sisi pelayaran, dominasi pelayaran akan banyak terjadi di sungai daripada pelayaran keluar antara Palembang dengan pelabuhan besar antar laut. Keberadaan sungai-sungai ini yang menjadi "jalan raya" penghubung antar wilayah di Keresidenan Palembang. Seperti pandangan dari Gusti Asnan (Asnan, 2016) yang merujuk sungai sebagai faktor sejarah Sumatra. Beliau berpendapat bahwa setiap kegiatan manusia di Sumatra, itu tidak terlepas kaitannya dengan sungai. sejak berabad-abad sebelum abad ke-20, sungai menjadi tempat sentral berbagai kegiatan manusia mulai dari mandi, mencuci, sumber air utama, hingga nanti pada perkembangan berikutnya menjadi sumber energi (PLTA). Namun peran besar sungai ada pada bidang transportasi dan ekonomi, dimana ketika memasuki abad ke-20 sungai menjadi dominan sekali untuk mendistribusikan barang komoditas dari pedalaman. Peran yang menyerupai "jalan raya" ini hanya terdapat dibelahan timur Sumatra, termasuk kawasan keresidenan Palembang yang dialiri oleh sungai terpanjang di pulau itu.

Penggunaan kapal dan perahu juga akan lebih banyak membahas mengenai perahu dan kapal yang menggunakan teknologi mesin yang sangat berkembangan pada awal abad ke-20. Kapal-kapal bermotor tersebut seperti kapal uap dan kapal roda lambung (*hiekwieller*) yang bobotnya kurang dari 300 m[3.24] Kapal dan perahu demikian sangat umum berada di

---

23Lihat Djoko Darmono (eds), 2009, *Mineral dan Energi Kekakayaan Bangsa: Sejarah Pertambangan dan Energi Indonesia*, Jakarta: Penerbitan & Publikasi Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral. Hal: 91-95.

24 Lihat Gusti Asnan, 2016, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, Yogya-

wilayah sungai-sungai palembang pada awal abad ke-20, dan menggeser dominasi kapal dan perahu tradisional.

Disamping itu peran wilayah kota Palembang sebagai pelabuhan juga perlu diperhatikan. Wilayah ini menjadi *enterport* yang menghubungkan wilayah *hinterland* yang kaya dengan sumber daya alam dengan wilayah *outerland* yaitu selat Bangka dan perairan luas lainnya. Ada dua istilah yang mengacu pada kata pelabuhan yaitu *harbor* dan *ports*. *Harbour* lebih mengacu pada tempat perlindungan kapal-kapal, sedangkan *ports* lebih kepada pengertian ekonomis, yaitu tempat bertukarnya barang atau komoditas dari wilayah pedalaman dan wilayah luar, dalam kaitan ini *ports*[25] lebih adalah wilayah penghubung. Istilah ports juga condong pada kata bandar yaitu tempat berkumpul dan berdagang.[26] Disamping itu menurut AB. Lapian sebuah pelabuhan harus memiliki daya tarik sehingga akan ramai disinggahi para pedagang.[27] Letak Palembang dalam kaitan ini lebih condong pada pengertian *ports,* karena disanalah terjadi tukar-menukar barang dari wilayah *hinterland* yang kaya dengan komoditas-komoditas ekspor.

Ada semacam hubungan khusus yang tercipta antara wilayah hulu dan hilir sungai. Bennet Bronson (Bronson, 1978) menjelaskan bahwa ada semacam hubungan terutama dalam

---

karta: Penerbit Ombak. Hal: 114-115.

25 Rhoads Murphey, *On Evolution of the Ports City*, dalam Frank Broeze (ed), 1989, *Brides Of the Sea: Port Cities of Asia from 16th to the 20th Centuries*, Kensington: New South Wales University Press. Hal: 232.

26 Lihat, A.B. Lapian, *Dunia Martitim Asia Tenggara,* dalam Abdullah, Taufik dan Edi Sedyawati (ed), 1997, *Sejarah Indonesia, Penelitian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing,* Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia. Hal: 25-26.

27 Daya tariknnya tentu saja komoditas yang dihasilkan oleh wilayah Palembang, Lihat Adrian B. Lapian, 2008, *Pelayaran dan Perniagaan di Nusantara Abad ke 16 dan 17".* Depok: Komunitas Bambu. Hal: 95-97.

bidang ekonomi dan dan politis pada kawasan persungaian di wilayah Asia Tenggara. Pada bidang ekonomi, wilayah-wilayah hilir cenderung menjadi *enterport* seperti yang telah dijelaskan sebelumnya.[28] Sedangkan pada bidang politis ditegaskan kembali oleh Kenneth Hall yang memberi gambaran tentang dua tipe sistem kekuasaan yang mempengaruhi pembentukan sebuah wilayah di Asia Tenggara, yaitu:

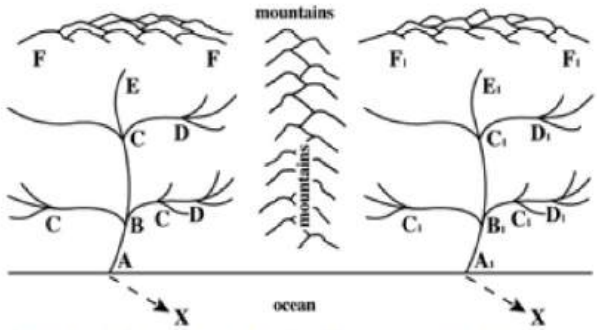
pertama, tipe sungai yang pusatnya terdapat di muara. Orang-orang hilir secara signifikan menguasai sepenuhnya sungai tersebut apalagi jika akses menuju *hinterland* sangat sulit dicapai. Disinilah mereka membuat semacam hubungan *patron-client* dengan para masyarakat pedalaman yang mereka kuasai. Tipe ini sangat lekat di wilayah pesisir timur pulau Sumatra, termasuk Palembang.

Sedangkan tipe yang *kedua* yang berpusat di wilayah pedalaman, tipe ini lekat dengan pusat-pusat pemerintahan di Pulau Jawa, disamping itu didekat tempat tersebut juga dijumpai pusat-pusat akumulasi ekonomi seperti pertanian.[29]

---

28 Lihat Benneth Bronson, 1978, Exchange at the Upstream and Downstream Ends: Notes toward a Functional Model of the Coastal State in Southeast Asia. Dalam K. Hutteret (ed). 1978. Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia: Perspectives from Prehistory, History, and Ethnography. Michigan: University of Michigan Press. Hal: 39-52.

29 Heather Sutherland, 2007, *Geography as Destiny? The Role of Water In South East Asia History*, dalam Peter Boomgard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers, And Seas In Southeast Asian Histories*, Leiden: KITLV Press. Hal: 31-32.



Gambar 1.1 Ilustrasi konsep persungaian menurut Benneth Bronson
Sumber: Hall, 2011: 24.

Lebih lanjut menurut Bronson, model ini berkembang di Asia Tenggara dan juga terjadi di Palembang. Adapun konsep persungaian dalam konsep ini memunculkan sebuah kota dagang besar yang biasanya ada di dekat muara sungai utama. Masuk ke daerah pedalaman atau hulu masih ada banyak cabang-cabang sungai lain hingga menuju pedalaman, dan semuanya memiliki peranannya masing-masing. Dalam diagram tersebut, setelah kota bandar utama yang digambarkan melalui huruf A, masih ada kota-kota bandar kecil yang dialiri cabang sungai yang agak menjorok ke hulu misalnya pada huruf B dan C. Sedangkan daerah yang lebih dalam lagi, dan cenderung dekat dengan daerah yang memproduksi komoditas digambarkan dengan E dan F. dua huruf ini biasanya memang bukan menjadi kota dagang, mereka tidak berorientasi pasar. Dua konsep kota bandar besar ini juga terbagi dua, ada kota bandar utama yang digambarkan tidak terlalu memiliki pengaruh yang mengikat pada daerah pedalaman, berbeda dengan kota A1 yang digambarkan memiliki pengaruh yang mengikat ke daerah pedalaman. Sehingga pada tipe kota bandar yang kedua ini, sistem perdagangan juga cenderung

didasari atas paksaan, dimana bisa saja daerah A melakukan penguasaan politik pada daerah-daerah hulu. Biasanya daerah A juga memegang beberapa pemimpin lokal yang setia yang memastikan proses perdagangan akan tetap bisa di control penguasa utama di kota A. Namun untuk menguasai perdagangan secara utuh, kota A juga butuh menguasai kota-kota bandar di muara sungai lainnya seperti kota A1 dan kota-kota setipe lainnya. Hal ini akan berdampak pada penguasaan kota A terhadap daerah hulu dari A1, dimana mereka cukup menaklukkan kota bandarnya saja.[30]

Hal ini juga terjadi di Palembang, dimana model persungaian seperti juga dipakai, terutama pada kerajaan Sriwijaya sekitar abad ke 7. Dengan kondisi dan lokasi Palembang yang dekat dengan muara sungai Musi, memungkinkan penguasa menguasai daerah hulu terutama dari aspek perdagangan. Namun cara penguasa Sriwijaya di Palembang dalam menguasai daerah hulu lebih kepada hubungan yang sifatnya aliansi dan pembagian kekayaan daripada menciptakan hubungan atas dasar paksaan secara langsung. Dalam hal ini, salah satu musuh utama atau musuh alami dari Palembang adalah Jambi Ketika masa Sriwijaya. Palembang berupaya menaklukkan Jambi pada abad tersebut, dan penaklukkan atas Jambi berdampak pada dikuasainya daerah-daerah hulu Jambi yang sebelumnya dikuasai kota tersebut. Namun banyak sejarawan yang bersepakat bahwa model ini pada dasarnya juga tidak permanen. Sebelumnya memang kekuasaan dari Sriwijaya ada di sekitar Sungai Musi, yaitu Palembang. Tetapi pada abad ke 11 kekuasaan ini bergeser ke Jambi dan bergeser seter-

---

30Lihat Kenneth R. Hall. 2011. A History of Early Southeast Asia, Maritime Trade and Societal Development, 100-1500. Rowman & Littlefield Publisher,inc.

usnya ke daerah-daerah berbasis sungai yang dekat dengan Selat Malaka.

Wilayah Palembang sendiri, lekat dengan tipe yang pertama. Selain dialiri oleh salah satu sungai terpanjang di wilayah Sumatra, wilayah ini juga pada dasarnya tidak terlalu jauh dari Muara Sungsang (muara Sungai Musi).[31] Disinilah pusat kekuasaan terletak dari Kerajaan Sriwijaya, Kesultanan Palembang, hingga Pemerintah Kolonial Belanda. Sedangkan pada pola hubungan ekonomi, wilayah hulu dan hilir saling melengkapi kekurangannya masing-masing. Semua komoditas yang berasal dari wilayah hulu kemudian diangkut dan di pasarkan di wilayah hilir, kota Palembang.

Dari konsep diatas juga akan terlihat bagaimana peran penting sungai sebagai pembentuk peradaban di Palembang di sekitarnya. Dalam aspek politik bisa dilihat bahwa relasi antara daerah hilir dan hulu sangat ditentukan bagaimana cara penguasa menguasai jalur sungai. Termasuk dalam aspek perdagangan dimana pemahaman terhadap aspek geografis dan tipikal sungai sangat penting untuk kelangsungan distribusi perdagangan, termasuk dengan jenis dan teknologi kapal yang cocok untuk melayarinya. Belum lagi jika dilihat dari aspek kultural dimana kehidupan manusia di Palembang sangat tidak bisa dipisahkan dari sungai diluar dua aspek diatas. Hampir pasti mereka hidup dari sungai, yang menjadi sumber utama protein masyarakat Ketika itu. Bahkan kemungkinan, kebanyakan dari dari tradisi lisan dan budaya yang berkembang di Palembang dan sekitarnya selalu memasukkan unsur sungai didalamnya. Hal ini jelas menggambarkan betapa pentingnya sungai dalam kehidupan manusia di Palembang,

---

31 O.W. Wolters, *A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra- A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region*, Indonesia, No. 27 (Apr., 1979)

sehingga dalam historiografi mengenai wilayah ini, harusnya sungai memiliki posisi yang istimewa dalam berbagai tema yang diketengahkan.

1.3 Penelitian Terdahulu

Kajian mengenai historiografi sungai di Palembang belum banyak dikaji. Termasuk pada komoditas yang diperdagangkan dan berhubungan jaringan pelayaran sungai, mulai dari perdagangan rempah hingga komoditas menguntungkan lainnya diawal abad 20. Tetapi beberapa historiografi mengenai Palembang secara tersirat membahas sedikit namun belum terlalu mendalam. Beberapa tulisan relevan yang membahas tentang Palembang seperti tulisan Supriyanto,[32] Dedi Irwanto,[33] Mestika Zed,[34] Jeroen Pieters,[35] Bambang Purwanto,[36] Masyhuri,[37] Farida R. Wargadalem,[38] Barbara W. Andaya,[39] dan

32 Supriyanto, 2013, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1862*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

33 Dedi Irwanto, 2011, *Venesia Dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang Dari Kolonial Sampai Pasca Kolonial*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.

34 Mestika Zed, 2003, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*, Jakarta: LP3ES.

35 Jeroen Pieters,1997, *Kaum Tuo – Kaum Mudo, Perubahan Religius di Palembang 1821- 1842*, Jakarta: INIS.

36 Bambang Purwanto, 1992, *From Dusun To The Market; Native Rubber Cultivation In Southern Sumatra, 1890-1940,* Disertasi tidak diterbitkan pada *School of Oriental and African Studies, University Of London.*

37 Masyhuri, 1983, *Perdagangan Lada dan Perubahan Perubahan Sosial Ekonomi di Palembang 1790-1825*, Tesis tidak terbit pada Fakultas Pascasarjana Jurusan Sejarah Universitas Indonesia

38 Farida R Wargadalem, 2012, *Perebutan Kekuasaan di Palembang 1804-1825*, Disertasi Tidak Diterbitkan Pada Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia.

39 Barbara Watson Andaya, 2016, *Hidup Bersaudara, Sumatra Tenggara Pada Abad XVII dan XVIII*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Gusti Asnan.[40] Tulisan-tulisan tersebut walaupun tidak spesifik membahas masalah sungai terutama di Palembang, tapi menyinggung baik itu masalah mengenai konsep sungai dan juga sekitar masalah perdagangan dan pelayaran di wilayah sungai Musi di Palembang.

Tulisan dari Supriyanto sebenarnya mengulas masalah pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Palembang, yang hampir mirip dengan bahasan dalam tulisan ini. Namun skup temporal yang diambil sekitar tahun 1824-1864, Periode setelah Kesultanan Palembang berakhir dan masa awal Pemerintahan Hindia-Belanda di Palembang. Selain itu penelitian ini penekanannya juga lebih banyak membahas mengenai perdagangan yang ada di pelabuhan Palembang jaringan pelayaran dan perdagangan di sungai Palembang itu sendiri. Aspek mengenai perdagangan tersebut seperti regulasi ekonomi yang diterapkan oleh pemerintah Kolonial, pengaturan masalah pelabuhan, jumlah kapal asing dan lokal yang berlabuh di pelabuhan, serta komoditas-komoditas yang diperjual-belikan pada masa itu. Dari segi komoditas juga agak berbeda dimana, pada penelitian ini komoditas utama lebih ditujukan pada timah dan lada, sedangkan yang yang dibahas dalam penelitian ini terjadi perubahan komoditas utama pada abad ke 20 yang berasal dari Palembang yaitu karet dan barang-barang tambang. Tulisan ini membantu peneliti untuk melihat latar belakang terjadinya perdagangan di Palembang, serta pola dan struktur ekonomi yang terjadi di wilayah sungai Palembang sekitar abad ke 19.

Kemudian bahasan dari Dedi Irwanto yang membahas mengenai tata kota Palembang pada masa kolonial hingga masa kemerdekaan. Salah satu bahasan yang masuk dalam tata kota

40 Gusti Asnan, 2016, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.

tersebut adalah wilayah sungai, terutama sungai-sungai kecil disekitar Palembang yang ditimbun penguasa kolonial untuk dijadikan jalan raya. Pada tulisan ini juga dibahas mengenai pembangunan yang signifikan oleh penguasa kolonial seperti pembangunan jembatan dan jaringan kereta api. Selain itu pada bahasan yang lain dia juga menerangkan masalah perubahan orientasi penduduk kota Palembang yang berubah menjadi masyarakat darat setelah terjadi peningkatan ekonomi di wilayah Palembang terutama ketika terjadinya *booming* karet. Penelitian dari Dedi Irwanto ini membantu untuk melihat kondisi fisik kota dan sungai di palembang pada masa kolonial, disamping itu pola-pola perubahan orientatasi warga kota juga bisa dilihat sebagai salah satu dampak dari kemajuan ekonomi akibat perdagangan dan pelayaran sungai ketika itu.

Selanjutnya tulisan Mestika Zed yang bahasan utamanya mengenai situasi politik di Palembang sekitar tahun 1900-1950, penelitian ini membahas mengenai Palembang pada masa kolonial hingga revolusi fisik terutama dari segi politik dan ekonomi. Pada bagian bab-bab pengantar Mestika Zed memasukkan gejala-gejala ekonomi yang punya pengaruh pada bidang politik dan pergerakan kebangsaan di Palembang sekitar awal abad ke 20. Pada bahasannya mengenai ekonomi tersebut Mestika Zed menjelaskan mengenai kedudukan ekonomi Palembang yang penting pada era-era *Booming* karet, namun selain karet juga ada beberapa komoditas lain yang diperdagangkan di Palembang seperti kopi, kayu keras, dan komoditas lain dalam bidang pertambangan. Pengaruh ekonomi dari perdagangan tersebut membuat dampak pada perubahan budaya di Palembang. Penelitian ini penting sebagai gambaran mengenai keadaan ekonomi yang terjadi pada masa awal abad ke 20.

Bahasan yang sama juga disampaikan oleh Jeroen Pieters, walaupun tulisannya lebih banyak mengulas masalah dinamika Islam di Palembang namun didalamnya juga terdapat bahasan mengenai transformasi ekonomi. Terutama ketika terjadi pergantian abad, dimana terjadi pergeseran budaya pertanian di Palembang dari tanaman pokok menjadi tanaman komersil seperti karet. Peeters juga mengulas masalah alam pedalaman Palembang yang subur, mulai dari struktur tanah, ketinggian, serta iklim yang dikorelasikan dengan kecocokan sebuah tanaman. Peeters hanya membahas mengenai struktur alam Palembang yang dikomersilkan lewat perkebunan dan pertanian serta pengaruhnya pada perubahan sosial namun terbatas pada masalah agama.

Salah satu penelitian yang komperhensif mengenai komoditas karet terutama ketika awal dikembangkan adalah penelitian dari Bambang Purwanto. Dalam penelitiannya, beliau mengulas tanaman karet sejak pertama kali diperkenalkan pada akhir abad ke-19 hingga perkembangan pertama sekitar awal abad ke-20. Cakupan spasial bahasannya pun sebenarnya bukan hanya di Palembang, namun juga seluruh wilayah Sumatra bagian selatan yaitu: Jambi, Bengkulu, dan Lampung, hanya saja porsi yang lebih banyak ditekankan di Palembang. Dalam bahasannya juga, ditekankan efek dari perdagangan karet yang bukan hanya menyasar pada perkembangan ekonomi namun juga perubahan sosial dihampir semua wilayah yang tergantung pada perdagangan komoditas ini. Penelitian ini memberi sumbangan besar pada penulisan sejarah ekonomi di Palembang sekitar awal abad modern.

Bahasan lain mengenai perdagangan adalah tulisannya Masyhuri mengenai perdagangan lada di Palembang pada periode akhir kesultanan Palembang. Disini penulis membahas mengenai salah satu komoditas utama kesultanan selain timah

yang ada di Pulau Bangka. Menariknya perdagangan lada ini menurut Masyhuri punya pengaruh terhadap kondisi politik pada kesultanan itu sendiri baik itu dalam tubuh internalnya maupun hubungannya dengan para pedagang asing secara politis. Tulisan Masyhuri ini akan memberikan semacam pembentukan pola perdagangan dan juga hubungan Palembang dengan para pedagang asing terutama pada komoditas lada pada abad ke 19.

Kemudian ada tulisan dari Farida R. Wargadalem tentang perebutan kekuasaan pada akhir masa kesultanan Palembang Darussalam. Tulisan ini lebih banyak mengulas masalah-masalah politis yang terjadi antara pihak internal dalam lingkungan keraton dan luar keraton dalam diri pemerintah kolonial Belanda. selain itu tulisan ini juga membahas perihal masalah sosial dan budaya yang ada di Palembang. Misalnya pada status-status warga kesultanan yang berlaku pada masa itu, status tersebut juga mencerminkan tugas dan fungsi orang yang memiliki status tersebut. Namun bahasan utama tetap mengacu pada pembahasan politik, terutama ketika masa akhir kesultanan dimana terjadi banyak sekali gonjang-ganjing dan huru-hara mulai dari perang melawan Belanda hingga perebutan tahta antar unsur internal keraton. Penelitian ini tidak terlalu banyak menyinggung sungai sebagai sarana ekonomi yang penting ketika itu, namun penelitian ini bisa dijadikan pijakan untuk melihat unsur politik masa lalu di kesultanan Palembang dan pengaruh politis pertama Belanda atas Palembang.

Selanjutnya ada bahasan dari Barbara W. Andaya mengenai keadaan Palembang dan Jambi pada abad ke-17 dan 18. Dalam bahasannya Barbara lebih menekankan pada aspek politis dan perdagangan (terutama perdagangan merica/lada). Dalam aspek politis sebenarnya secara tidak langsung Barbara

membahas mengenai pola hubungan antara wilayah Hulu dan Hilir di Palembang. Sayangnya pola ini masih terkait dengan bahasan politis, jikapun yang berhubungan dengan masalah perdagangan itu karena terjadi penguasaan politis terlebih dahulu, sehingga penduduk wilayah hulu harus memberikan upeti (lada) kepada penguasa. Disamping itu dalam bahasan ini pula terlihat bahwa konsep hubungan yang ada pada masa itu terikat dan terkesan sangat dipaksakan (terutama oleh faktor politis). Sedangkan yang terjadi pada awal abad ke-20 sudah mulai terjadi pergeseran dimana kedua wilayah hulu dan hilir telah menjalin hubungan dagang yang saling membutuhkan bukan keterpaksaan.

Bahasan selanjutnya datang dari Gusti Asnan mengenai sungai di Sumatra. Secara garis besar buku ini merupakan buku yang khusus yang mengkaji masalah sejarah sungai di wilayah Sumatra. Kajian yang dilakukan oleh Gusti Asnan bisa dibilang pula merupakan salah satu yang pertama membahas masalah sungai di Sumatra. Hanya saja bahasan yang diberikan masih umum, hal ini mungkin dapat dimaklumi karena ada begitu banyak sungai yang akan dibahas di wilayah Sumatra ini. Umum dalam kaitan hanya membahas kulitnya saja walaupun cakupannya berupa sejarah sungai, budaya masyarakat yang dipengaruhi sungai, dan perkembangan transportasi air. Khusus untuk wilayah Palembang, Gusti Asnan menitik beratkan pada peran Sungai Musi, namun kembali lagi bahwa bahasan yang dibahas umum saja dan tidak terlalu spesifik.

Dari keseluruhan penelitian terdahulu ini, semuanya merupakan studi sejarah dan memang ditulis oleh mereka yang memiliki *background* ilmu sejarah. Beberapa penelitian telah memberikan gambaran ekonomi, sosial, dan budaya, bahkan masalah religi mengenai Palembang baik itu sebelum abad ke 20 bahkan hingga Indonesia Merdeka. Studi ini dilakukan oleh

Mestika Zed, Bambang Purwanto, Masyhuri, Dedi Irwanto, dan Jeroen Pieters. Disamping itu aspek politik sebelum masa kolonial juga diketengahkan oleh Farida R Wargadalem dalam pembahasannya mengenai masa akhir kesultanan Palembang. Pola-pola hubungan masyarakat Hulu dan Hilir sungai juga dibahas secara singkat oleh Andaya, sedangkan untuk masalah sejarah persungaian itu sendiri menjadi bahasan Gusti Asnan.

Tulisan-tulisan tersebut walaupun mengambil fokus kajian di wilayah Palembang namun tidak menyinggung masalah sungai secara spesifik yang dikedepankan dalam penelitian ini. Mereka memang membahas mengenai masalah perdagangan, namun tidak membahas sungai sebagai panggungnya atau pembentukan pola-pola dan jaringan perdagangan yang ada disungai, jika pun ada itu terjadi beberapa abad sebelumnya dan polanya sudah berubah ketika abad ke-20. Selain itu pelayaran yang dibahas hanya menyinggung kulitnya saja, dimana tidak ada pembahasan yang komperhensif mengenai latar belakang terjadinya serta perkembangan pelayaran, terutama ketika terjadi ekspansi kapal-kapal berteknologi mesin ke wilayah sungai-sungai di Keresidenan Palembang. Maka dari itu penelitian dalam buku ini mungkin sekali bisa menutupi kekosongan dalam kajian ini, dan memberikan sumbangan pada historiografi Palembang yang masih sangat minim, terutama pada tema mengenai maritim dan persungaian.

Buku ini terdiri dari tujuh bab yang akan menjabarkan poin-poin pokok yang sudah disinggung pada latar belakang. Bab I pada buku ini akan membahas mengenai pendahuluan yang berisi tentang pokok-pokok pengantar pada permasalahan utama dalam buku ini. Selanjutnya pada bagian ini juga akan dibawah mengenai kerangka konsep dan metodologi mengenai historiografi sungai di Palembang yang mungkin menjadi salah satu elemen penting dalam pembahasan dalam bab-bab

berikutnya. Dalam bab ini juga dibahas mengenai berbagai penelitian, terutama penelitian sejarah mengenai Palembang yang masih berkorelasi dengan tema yang diangkat dalam buku ini.

Pada Bab II akan membahas mengenai tinjauan umum mengenai Palembang dalam aspek historis, terutama kenampakan fisik alam Palembang. Didalam bahasan tersebut akan mencakup penjelasan mengenai kondisi geografis wilayah Palembang yang cukup strategis sebagai daerah perdagangan. Disamping itu akan dibahas pula mengenai kondisi alam Palembang yang juga amat menunjang wilayah ini menjadi pusat perdagangan. Wilayah *hinterland* Palembang yang terkenal sebagai wilayah yang subur. Wilayah subur inilah yang menghasilkan komoditas-komoditas alam yang berharga mahal di pasaran. Dalam bab ini juga akan dibahas mengenai beberapa sungai di wilayah Palembang. bahasan tersebut mencakup bentuk & kenampakan fisiknya, budaya masyarakat yang terpengaruh sungai, dan fungsi utama sungai sebagai sarana transportasi.

Pada Bab III dibahas mengenai tradisi Bahari di Palembang dimana titik fokusnya pada aspek jaringan pelayaran sungai di Palembang. Hal ini akan coba dilihat dari masa pra dan pasca abad ke-19, dimana ada perbedaan yang cukup signifikan terutama dari modernisasi pelayaran (jenis kapal) dan jaringannya. Sebelum abad ke 20 perkapalan dan pelayaran masih sangat sederhana. Sedangkan menjelang pergantian abad ke 20 terjadi modernisasi perkapalan yang berimplikasi pada berkembangnya bisnis transportasi sungai. Salah satunya dengan munculnya berbagai kongsi pelayaran baik skala lokal maupun internasional. kemunculan beragam kongsi ini tidak lepas dari modernisasi perkapalan yang semuanya akan dibahas dalam bab ini.

Pada Bab IV dibahas mengenai masyarakat di Palembang yang mencakup jumlah penduduk, masalah sosial, dan budaya masyarakat Palembang sendiri (terutama pembagian wilayah menurut istilah *Iliran* dan *Uluan)*, termasuk pembagian etnisitas yang ada di Palembang. Persoalan lain yang dibahas menyangkut struktur politik baik itu di wilayah pedalaman maupun wilayah sekitar perkotaan. Persoalan politik ini akan coba dilihat sejak era Sriwijaya hingga awal abad ke-20 dimana Palembang menjadi wilayah kekuasaan Pemerintah Kolonial Belanda.

Pada Bab V secara khusus akan membahas mengenai perdagangan lada di Palembang, terutama Ketika era Kerajaan dan Kesultanan Palembang. Didalamnya dibahas mengenai pola penananam, daerah penghasil, dan sistem yang berkembang terkait perdagangan lada di Palembang. Selain itu konstelasi hubungan antara kekuasaan asing dengan Palembang juga menarik untuk dibahas terkait dengan perdagangan komoditas ini.

Pada Bab VI akan membahas mengenai era perdagangan setelah perdagangan rempah, terutama Ketika Palembang sudah dikuasai oleh Pemerintah Kolonial Belanda dimana komoditas yang diunggulkan adalah kopi, karet, dan hasil pertambangan yang secara massif diperdagangkan pada abad ke 19-20. Dua komoditas pertama dianggap memiliki dampak pada peningkatan tarag ekonomi masyarakat karena kebanyakan kebun-kebunnya dimiliki oleh masyarakat itu sendiri (karet dan kopi rakyat). Kemudian pada Bab ini akan dibahas pula mengenai struktur perdagangan dan pelayaran yang ada di beberapa sungai Palembang.

Pada Bab VII dibahas mengenai dampak dari perdagangan dan pelayaran yang telah terjadi kepada masyarakat Palembang. Pada bagian ini porsi terbanyak akan dilihat pada abad

ke 20 dimana dampaknya memang bisa dirasakan langsung ke masyarakat. Sedangkan pada masa-masa sebelumnya Ketika perdagangan ini lebih banyak dikuasai oleh penguasa maka aliran keuntungan hanya pada mereka. Sedangkan jika kita bicara bisnis perdagangan karet, maka yang mendapatkan keuntungan adalah mereka yang terlibat dalam bisnis ini mulai dari penanaman, distribusi melalui kapal, hingga perdagangan mulai dari pedagang kecil hingga yang besar di Kota Palembang. Secara ekonomis dampaknya bisa terasa pada kemajuan Palembang dari segi pembangunan dan meningkatnya taraf hidup masyarakat. Selain itu dampak dalam bidang sosial dan budaya pun akan dibahas seperti perubahan orientasi dan pemikiran mengenai sungai. Arah dari perubahan sosial dan budaya tersebut salah satunya merupakan dampak dari menurunnya perdagangan dan pelayaran di Palembang nanti (contohnya adalah adalah mulai digunakannya mobil-mobil yang mulai masuk ke Palembang pada medio tahun yang sama dengan pembangunan infrastruktur tersebut, sebuah hal menyebabkan mulai dilupakannya penggunaan perahu di sungai). Sebab lain yang mengurangi volume perdagangan dan pelayaran di sungai yaitu dimana pasca tahun 1920-an terjadi pembangungan infrastruktur yang signifikan di wilayah Palembang, seperti: pembangunan jalan, penimbunan sungai, pembangunan jembatan, dan pembangunan rel kereta api. Selain itu dalam bab ini akan dibahas juga mengenai periode malaise yang melanda wilayah palembang sekitar tahun 1929, malaise ini punya dampak buruk bagi perekonomian dan juga transportasi yang berbasis pada sungai. Pada bagian ini juga akan dilihat bagaimana kemudian masyarakat memaknai sungai pada beberapa dekade berikutnya. Bagian terakhir selanjutnya adalah epilog, sebagai bentuk refleksi dari semua bab yang ditulis sebelumnya.

BAB II
ALAM DAN SUNGAI-SUNGAI BESAR DI PALEMBANG

Sebelum membahas lebih detail mengenai masalah perdagangan berbagai komoditas yang menjadi Bahasa dalam buku ini dan juga membahas mengenai pembentukan jaringan pelayaran sungai, maka terlebih dahulu akan dibahas mengenai beberapa hal yang menjadi faktor-faktor pendukung terjadinya kegiatan tersebut. Sejak dulu sejarah Palembang sangat tidak bisa dikesamping atas faktor alamnya yang serba mendukung. Tanah didaerah ini, terutama di wilayah hilir sungai tidak sepadat tanah di pesisir Jawa, dimana sepanjang pesisir tersebut muncul dan berkembang berbagai kota Pelabuhan besar mulai dari Sunda Kelapa (Batavia), Cirebon, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, dan kota-kota lainnya. Sehingga sebagai sebuah Pelabuhan letak Kota Palembang malah tidak berada di pesisir. Walaupun keadaannya demikian, kota ini ditunjang dengan alamnya yang memiliki sungai besar, Sungai Musi. Ibarat sungai Nil, Sungai Musi juga memiliki peran penting dalam pembentukan peradaban di Palembang. Ketiadaan jalan-jalan keras tidak dijadikan halangan, karena sejak permulaan peradaban di wilayah ini muncul, masyarakat sudah memanfaatkan sungai sebagai sarana utama dalam transportasi. Dan ini bukan hanya bicara tentang Sungai Musi saja, kita bicara juga tentang sembilan anak sungai besar lainnya yang bermuara ke Sungai Musi, Kita juga bicara tentang ratusan cabang anak sungai kecilnya yang bermuara ke Sembilan anak cabang tadi. Sehingga sungai di Palembang

bukan fenomena alam yang kecil, namun hal yang signifikan dan berpengaruh pada kehidupan masyarakat.

Kemudian Secara garis besar wilayah Palembang sebagai sebuah Pelabuhan dianggap strategis karena posisinya yang berada diantara jaringan perdagangan Jawa dan Selat Malaka (Singapura pada abad ke 19-20). Lebih dari itu, wilayah pedalam Palembang juga terkenal dengan kesuburannya dan menghasilkan beberapa komoditas alam yang berharga mahal di pasaran dunia. Oleh sebab itu, jika menilik lebih jauh berbagai peristiwa sejarah yang sudah terjadi di Palembang, kolaborasi antara keadaan alam yang ada di wilayah ini memang sangat menunjang munculnya peradaban besar.

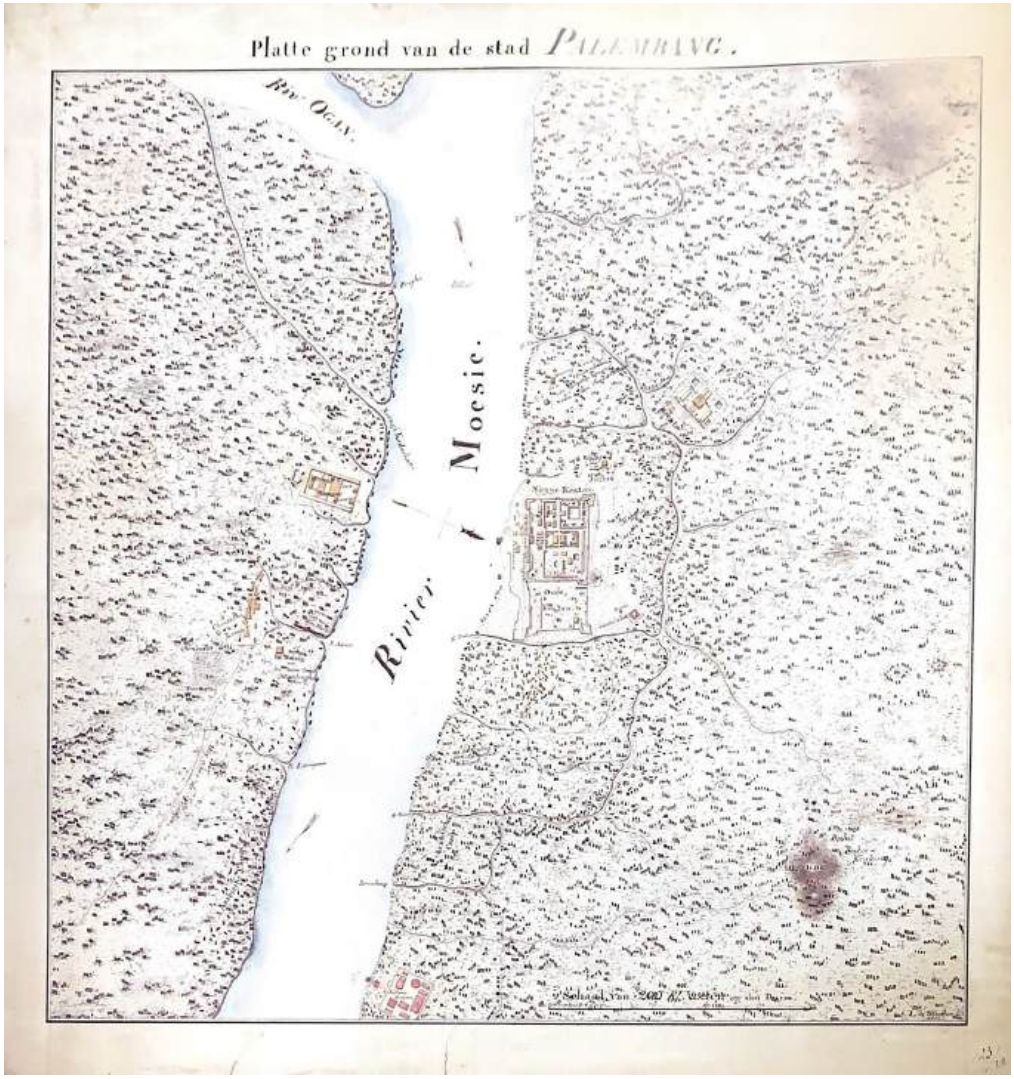
2.1 Keadaan Alam

Dalam buku ini, wilayah Palembang yang dirujuk adalah wilayah yang sekarang mencakup Provinsi Sumatra Selatan pada masa sekarang. Sehingga rujukan-rujukan yang ada bukan hanya bicara mengenai Kota Palembang secara ekslusif saja, namun juga wilayah-wilayah Palembang yang sekarang menjadi beberapa kabupaten kota seperti Ogan Komering Ilir, Ogan Komering Ulu, Muara Enim, Lahat, Prabumulih, dan lain-lain. Namun mungkin penggunaan kata Kota Palembang dan Pedalaman Palembang akan menjadi sering untuk merujuk wilayah-wilayah tertentu dalam buku ini. Jika dirujuk sejak era Perdagangan Rempah paling tidak wilayah Palembang masih mirip mana kala wilayah ini dikuasai oleh Kesultanan Palembang dan juga Pemerintah Kolonial Belanda. Sehingga kenampakan alamnya masih cenderung sama, berbeda Ketika abad ke 20 ketika komersialisasi perkebunan muncul dan dengan skala massif merubah hutan-hutan di pedalaman menjadi tanah-tanah perkebunan. Namun merujuk apa yang disampaikan salah satu pembesar kolonial di awal abad 20,

bahwa tanah di Keresidenan Palembang sama sekali masih sangat luas sehingga perubahan lahan menjadi perkebunan relative masih kecil dibandingkan dengan prosentase hutan yang ada. Daerah-daerah Ketika munculnya pertambangan juga harus dilihat terutama batubara yang cukup mengubah keadaan lingkungan disekitarnya.

Wilayah Palembang merupakan satu dari sekian banyak wilayah yang menarik di Nusantara. Dari aspek politis, wilayah ini sudah menjadi pusat dari beberapa entitas politik sejak era Sriwijaya hingga pemerintah Provinsi Sumatra Selatan sekarang. Jika kita bicara luas wilayah masing-masing dari entitas politik tersebut maka kita akan bertemu pada angka yang berbeda, hal ini jelas karena konstelasi politik yang berbeda dalam penguasaan daerah sekitar menjadi indikator. Apalagi jika mau merujuk era Sriwijaya pada masa besarnya bisa menguasai hampir semua wilayah di Sumatra masih harus mencari angka pasti. Namun jika kita maju ke era Pemerintah Kolonial Belanda maka sudah ada angka pasti dari luas wilayah ini yaitu sekitar 84.642 m2. Batas-batas wilayah juga dilihat dari periode kolonial dimana Palembang berbatas wilayah yaitu: bagian utara berbatasan dengan Keresidenan Jambi, bagian barat berbatas dengan keresidenan Bengkulu, bagian selatan berbatas dengan wilayah Lampung, dan timur dengan selat Bangka.[41] Namun hampir pasti letak Kota Palembang hampir pasti sama atau berdekatan dengan wilayah Palembang yang sekarang.

41Stibbe, D.G.. 1919. *Encylopaedie van Nederlansch-Indie*. Gravenhage-Martinus Nijhoff Leiden: N.V.E.J. Brill. Hal: 259



Gambar 2.1. Kenampakan lokasi Kota Palembang dari sebuah peta Belanda pada awal abad ke 19, beberapa saat setelah Kesultanan Palembang ditaklukkan.
Sumber : Koleksi ANRI, Nationaal Archief, 4 VEL 367.

Palembang beriklim tropis dengan suhu rata-rata 26-27 celcius pada musim hujan dan mencapai 32 celcius pada musim kemarau. Curah hujan di wilayah ini bisa diprediksi setiap tahun dan intensitasnya cukup besar dalam bulan-bulan tertentu,[42] namun di bulan-bulan lain hujan juga tidak

42Lihat Anthony Reid, *Human and Forest in Pre-colonial Southeast*

turun sama sekali (kemarau). Namun mungkin kemarau di Palembang dan juga di wilayah lain di Pesisir Timur Sumatra bukanlah permasalahan besar. Sungai-sungai besar pada dasarnya masih memiliki jumlah air yang cukup namun memang pada masa kemarau inilah debit air cenderung kurang, dan biasanya dibeberapa anak sungai akan menjadi sangat dangkal dan tidak bisa dilayari. Keadaan lebih parah biasanya memang terjadi pada anak sungai kecil yang hanya melintasi sebuah desa atau dusun yang kadang memang kering sama sekali. Namun ketika masuk waktu musim hujan, debit air sungai akan bertambah secara signifikan dan inilah merupakan waktu terbaik untuk melakukan pelayaran, terutama kedaerah pedalaman Palembang.[43]

Debit air yang tinggi, memungkinkan wilayah Palembang dapat dilayari hingga pedalaman. Rintangan yang menjadi halangan para pelaut dan pengguna sungai hanya ranting-ranting atau batang-batang kayu berukuran besar yang hanyut dan tersangkut di tengah sungai. Dampak lain dari tingginya curah hujan ini adalah wilayah Palembang kemudian hampir seluruhnya tergenang oleh air, disamping memang wilayah ini juga memiliki anak sungai yang sangat banyak (terutama wilayah dalam Kota Palembang), sehingga kota ini ketika itu juga terkenal dengan sebutan "Venesia dari timur".[44] Secara

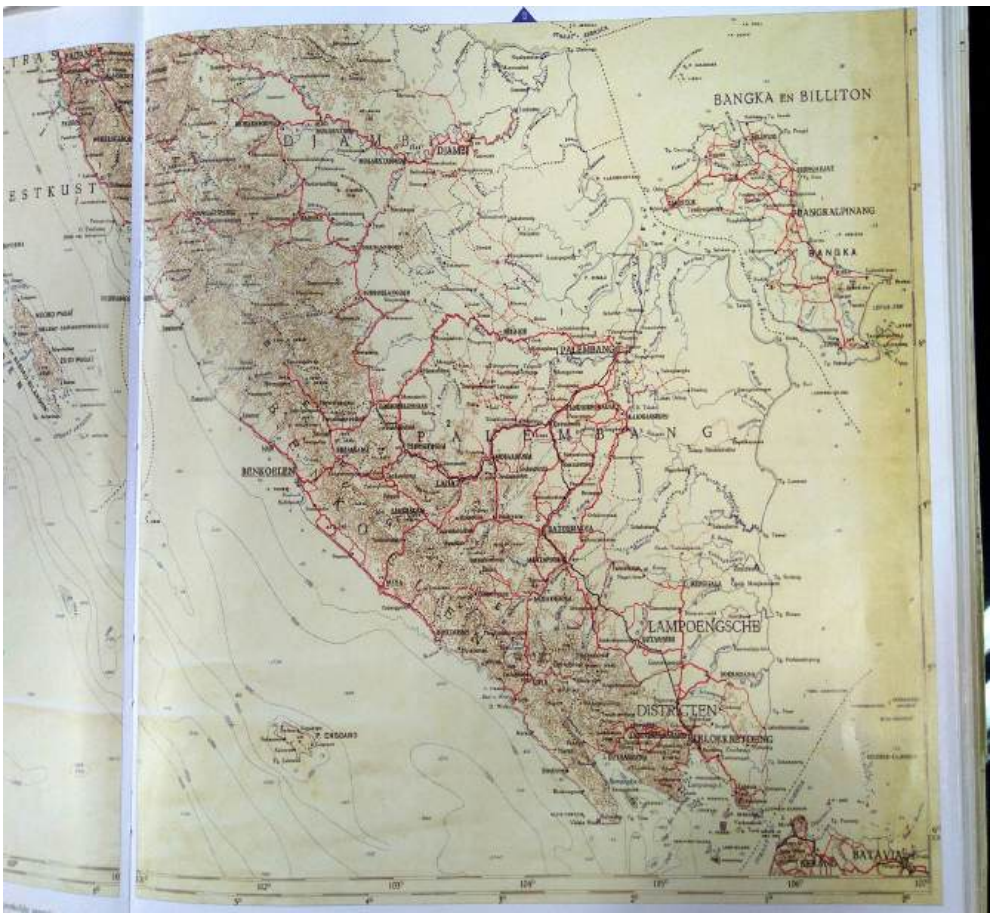
---

Asia, Environment and History, Vol. 1, No. 1 (February 1995), hal: 93-110

43Pelayaran sungai yang ada di wilayah Palembang sangat tergantung dengan tinggi-rendahnya debit air sungai. Jika musim hujan debit air yang meningkat akan memungkinkan pelayaran hingga ke padalaman, hal ini marak ketika abad ke 19 dimana masih didominasi perahu dan kapal tradisional yang masih sangat tergantung dengan alam (sungai dan angin). Lihat Jeroen Pieters, *Op.Cit.* Hal: 57 dan J. L. Van Sevenhoven, 1971,*Lukisan Tentang Ibukota Palembang,* Jakarta: Penerbit Bharata. Hal: 11.

44 *Venetie Van The Oosten*, istilah ini lumayan familiar dalam beberapa laporan pembesar pemerintah kolonial yang mampir ke Palembang.

periodik juga wilayah Palembang juga dipengaruhi oleh adanya pasang dan surut air laut yang berpengaruh pula pada debit air terutama di sungai Musi (selain dari pada curah hujan).



Gambar 2.2 Peta Keresidenan Palembang Tahun
Sumber: Koleksi PNRI, *Topographische Inrichting*, 1919

Wilayah Palembang sendiri ketika itu bisa dibedakan menjadi dua wilayah besar yaitu: Palembang hilir (*Iliran*) yang terletak di Kota Palembang dan muara Sungai Musi dan wilayah Palembang hulu (*Uluan*) yang sering dikatakan sebagai wilayah pedalaman. Dalam konsep mengenai hulu dan hilir di Suma-

---

Lihat Irwanto, 2011, *Op.Cit.* Hal: 1-3.

tra umumnya, dan mungkin Palembang secara khusus tidak hanya mengacu pada konsep kewilayahan saja, misalnya terkait dengan pemukiman dimana hulu mengacu pada mereka yang memang tinggal di hulu sungai. Dalam kaitan ini jika di Palembang antara daerah yang dikenal dengan istilah *Uluan* dan juga *Iliran*. Konsep ini juga mengacu pada gaya hidup yang berbeda antara kedua wilayah, misalnya *Uluan* dulu identik dengan masyarakat pedesaan sedangkan *Iliran* sebaliknya dengan ciri ke kotaannya. Konsep ini juga bisa merujuk pada perbedaan dalam aspek lingkungan fisik dan ekonomi. Daerah *Iliran* identik dengan daerah pesisir berawa sepanjang pantai tenggara Sumatra seperti Palembang dan Jambi.[45]

Wilayah Palembang sebelah hilir didominasi oleh tanah rawa, karena wilayah ini merupakan wilayah yang rendah dibanding wilayah hulu. Kota Palembang memiliki ketinggian rata-rata sekitar 4 – 12 meter di atas permukaan laut. Kota Palembang yang juga terbelah oleh Sungai Musi memiliki bentuk topografi yang berbeda. Pembagian wilayah kota juga memakai istilah ulu dan ilir. Seberang ilir merupakan wilayah yang agak berbukit dengan dataran paling tinggi adalah Bukit Siguntang. Sedangkan wilayah seberang ulu, secara garis besar merupakan wilayah rendah yang lebih banyak tergenang air (rawa-rawa).[46]

---

45 Andaya, 2016. Hal: 37.

46 Lihat Wallace, Alfred Russel. 1962. *The Malay Archipelago.* New York: Dover Publications, INC. hal: 93.

Gambar 2.3 Sebuah perahu yang mengangkut orang kulit putih melewati rawa-rawa sekitar sungai Musi tahun 1933.
Sumber: www.tropenmuseum.nl

Komposisi tanah yang di Palembang bagian hilir berupa: 48% tanah dataran yang tidak tergenang air, 15% tanah tergenang secara musiman dan 35% tanah tergenang terus menerus sepanjang musim. Hal ini tentu saja dipengaruhi oleh pasang-surut yang periodik dan curah hujan yang tinggi di Palembang. Sehingga rata-rata tanah di Palembang adalah tanah lebak yang kurang cocok untuk pertanian. Sempat berkembang sistem penanam padi di lebak, namun karena memang tanahnya terlalu asam dan tidak cocok untuk tanaman ini maka mungkin penanamannya tidak dilakukan secara massif. Padi masih jadi komoditas utama dari daerah dipedalaman Palembang yang lebih subur. Ditambah lagi di daerah hilir sering ditemui hama yang pernah merusak padi,

terutama pada era Kesultanan Palembang.[47] Selain itu sebelum abad ke 20 di Palembang pada waktu itu hampir tidak memiliki jalan darat (terutama sebelum pemerintah Kolonial mulai membangun jaringan jalan raya dalam kota Palembang). Hal ini yang mendorong mayoritas masyarakat Palembang, baik di hilir maupun di hulu, mendiami daerah pesisir sungai besar.[48]

Selain berawa bisa dikatakan mayoritas tanah di daerah hilir adalah tanah bergambut. Tanah yanh bergambut sudah pasti tidak terlalu cocok untuk ditanami berbagai tanaman yang berbagai tanaman untuk komoditas perdagangan. Tanah semacam ini kemungkinan hanya ditanami kebutuhan pokok yang sifatnya pemenuhan kebutuhan pribadi saja. Dalam aspek mata pencaharian kebanyakan masyarakat yang ada di sekitar pesisir lebih banyak menangkap ikan dan hasil-hasil dari sungai dan rawa lainnya. Selain Sebagian kemudian terlibat dalam aktifitas perdagangan di kota bandar sesuai dengan peranan mereka masing-masing. Berbeda dengan daerah *Uluan* yang dianggap lebih kondusif dalam aspek ini, karena kesuburan tanahnya, masyarakat lebih banyak menanam sesuatu yang bermanfaat bagi mereka. Daerah-daerah sepanjang aliran sungai besar dan kecil menjadi lahan untuk menanam berbagai tanaman yang menjadi kebutuhan primer dan komoditas perdagangan.[49]

Sedangkan untuk wilayah Palembang bagian hulu (*Uluan*) didominasi oleh dataran tinggi, karena letaknya yang merupakan bagian dari pegunungan Bukit Barisan dengan beberapa puncak tertinggi (hanya di wilayah Sumatra Selatan) yaitu Gunung Dempo (3.173 m/dpl).[50] Wilayah ini punya struktur

---

47 Masyhuri, 1983. Hal: 22-24.

48Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 39.

49 Andaya, 2016. Hal: 38.

50 Ada beberapa gunung atau bukit di wilayah pedalaman Palem-

tanah yang padat serta subur yang kemudian digunakan untuk menanami berbagai tanaman ekspor. Selain bisa untuk ditanami padi, wilayah sekitar Palembang hulu seperti wilayah Lahat dan Pagaralam hingga Empat Lawang merupakan tempat terbaik di Palembang untuk menanam kopi dan teh.[51] Wilayah *Uluan* lain yang bisa dirujuk adalah di muara sungai-sungai besar seperti Sungai Komering yang mengalir hingga ke daerah Komering, Martapura hingga Baturaja. Wilayah sepanjang sungai Komering ini juga dikenal sebagai daerah-daerah yang subur pada masa kolonial terkenal dengan komoditas buah-buahnya yang eksotis. Hal yang sama jika kita lihat di sungai Enim yang memberikan koneksi pada daerah-daerah subur sekitar Muara Enim. Sungai Enim ini juga nantinya jadi jalur penting untuk distribusi batubara.

Secara garis besar pembagian struktur dan jenis tanah di Palembang dapat dibedakan menjadi 4 bagian. *Pertama*, tanah pematang yaitu tanah yang lebarnya kurang lebih 50-300 m2, tanah ini cocok untuk jenis pertanian kering seperti kapas. *Kedua*, tanah renah yaitu tanah perpanjangan dari tanah pematang, tanah ini cocok untuk ditanami kopi, lada, dan tanaman palawija. *Ketiga*, lebak yaitu tanah yang tergenang yang cocok untuk ditanami padi. *Keempat*, rawa-rawa yaitu tanah yang tergenang sepanjang tahun dan berada berdampingan dengan lebak. Dari keempat tanah ini, pematang dan renah adalah jenis tanah yang sering di manfaatkan terutama ketika dimulainya komersialisasi tanah pertanian di Palembang.[52]

---

bang ini selain dari gunung Dempo yaitu: Gunung Seblat (2.383 M/dpl) dan Gunung Batak (2.817M/dpl). Lihat Drs. Makmun Abdullah, dkk, 1985, *Kota Palembang Sebagai Kota Dagang dan Industri*, Jakarta: Depdikbud. Hal: 14.

51 *Ibid*. Hal: 16-17.

52 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit*. Hal: 31-33. Jeroen Pieters, *Op.Cit.*

Pada era perdagangan lada sekitar abad ke 16-18 di Palembang, wilayah-wilayah *Uluan* inilah yang menjadi daerah penyuplai lada untuk dijual di Kota Palembang. Lewat sistem khusus yang diberlakukan oleh penguasa di Palembang (Kesultanan), rakyat di daerah *Uluan* diwajibkan untuk menanam lada sebagai bagian pembayaran atau pengganti pajak pada waktu itu. Menurut William Marsden (2013), Daerah *Uluan* Palembang adalah tempat yang cocok untuk menanam lada dimana didaerahnya memiliki ketinggian tanah yang cukup dan berada disisi sungai, biasanya selain memudahkan distribusi lada ini juga sebagai pengairan kebun-kebun lada itu. Umumnya menurut Marsden, dalam satu kebun lada ditemukan skeitar 500-1000 pohon lada. Namun ini juga tergantung dengan siapa yang mengerjakan kebun ini, jika dia seorang lajang maka cukup 500 saja, namun jika berkeluarga atau memaksakan untuk lebih bisa menanam lebih dari 1000 pohon.[53]

Namun daerah *Uluan* pada dasarnya bukan hanya tempat yang baik untuk penanam lada. Seiring berjalannya waktu, komoditas pertanian dan perkebunan semakin beragam, dan rupanya tanah di *Uluan* juga cocok untuk ditanami komoditas-komoditas tersebut. Pada abad 19 tanaman mulai berganti ke kopi, walaupun lada tetap ditanam ditempat yang berdekatan. Kemudian pada akhir abad ke 19 dan awal abad ke 20, komersialisasi tanah semakin marak di Palembang, hal ini disebabkan karena peluang untuk menanami beberapa tanaman baru punya prospek keuntungan yang menjanjikan untuk para petani. Jika sebelum abad ke 20, tanah di Palembang hanya ditanami kopi dan lada sebagai tanaman ekspor, pada perkembangan selanjutnya pengenalan serta budidaya

---

Hal: 37-42

53 Lihat William Marsden, 2013, Sejarah Sumatra. Depok: Komunitas Bambu. Hal: 151-155.

tanaman karet juga berdampak pada berubahnya dominasi ekspor hasil perkebunan di Palembang dimana komoditas karet kemudian memegang dominasi tanaman ekspor di Palembang terutama pada abad ke 20.[54] Perkembangan ekonomi yang terjadi di Palembang ini agaknya bertentangan dengan studi Geertz (1963) mengenai kemandekan petani yang ada di Jawa. Kepemilikan tanah dan penanaman komoditas ekspor baru membuat petani-petani di Palembang menjadi makmur, disamping membawa keuntungan yang signifikan bagi pemerintah Hindia-Belanda.

2.2 Sungai-sungai Besar

Kenampakan alam dan bentuk wilayah di beberapa pulau di Indonesia memiliki perbedaan dan persamaan yang cukup signifikan. Jika kita bicara dari aspek yang lebih umum seperti keadaan iklim kemungkinan akan sama. Namun jika terkait kenampakan geografi maka akan cukup menemukan perbedaan terutama pada keberadaan sungai-sungai besar. Pulau Jawa yang merupakan pulau terpadat di Hindia-Belanda merupakan sebuah wilayah yang tidak banyak dialiri sungai, namun dengan kebijakan pemerintah kolonial maka dibangunlah beberapa infrastruktur jalan untuk menghubungkan orang dan juga sebagai wahana distribusi ekonomi.[55] Termasuk

---

54 Lihat Purwanto, 1998. *Op.Cit.* Hal: 19-20.

55 Contoh kasus pada pembangunan infrastruktur penunjang bagi pelabuhan semarang maka dibangunlah jaringan kereta-api dan jalan keras hingga ke pedalaman Jawa Tengah. Selain untuk tujuan transportasi, namun pembangunan sarana ini lebih ditujukan untuk distribusi ekonomi, yaitu menyalurkan hasil alam wilayah tersebut yang kaya akan gula. Lihat Agus Supriyono, *Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-daerah Hinterland: Studi Kasus Pelabuhan Semarang Pada Masa Kolonial Belanda Abad XX*, dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (Penyunting), 2001, *Arung Samudera: Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B.*

diantaranya salah satu jalan legendaris yang dibangun misalnya Jalan Anyer-Panarukkan, yang konon menelan banyak biaya dan nyawa.[56]

Tapi bukan berarti di Jawa tidak ada sungai besar sama sekali, ada beberapa sungai besar yang mengalir cukup Panjang hingga ke pedalaman, misalnya Sungai Bengawan Solo, Sungai Brantas, dan lain-lain. Namun jika dibandingkan dengan pulau-pulau lain dari aspek persungaian ini, maka sungai-sungai di luar Jawa cenderung jauh lebih besar dan panjang. Misalnya di Sumatra, disepanjang pesisir timur Sumatra dialiri oleh banyak sekali sungai mulai dari wilayah pesisir utara, tengah, dan selatan. Karakteristik inilah yang sama dengan Borneo (Kalimantan) dan Papua dimana juga dialiri oleh sungai-sungai yang besar dan panjang di sebagian besar wilayahnya. Sehingga dalam aspek transportasi, sungai sangat memegang peranan penting setidaknya hingga awal abad 20.[57]

Di Sumatra sendiri aliran sungai-sungai tersebut merupakan urat nadi transportasi utama bagi masyarakat dan untuk perdagangan. Mulai dari Sungai Rokan, Kampar, Batanghari Sembilan, hingga Sungai Musi menjadi pusat dari hampir setiap kegiatan manusia di wilayahnya masing-masing. Sungai-sungai tersebut memang berada di pesisir timur Sumatra, namun bukan berarti wilayah pesisir bagian barat yang berhadapan langsung dengan Samudra Hindia juga tidak memiliki jaringan sungai. Salah satu kota pelabuhan tua di wilayah pesisir barat

---

Lapian, Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian UI. Hal: 26-28.

56 Lihat Endah Sri Hartatik, 2016, *Perkembangan Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels*, Jurnal Paramita No.2 Vol 26. Hal: 155-165.

57 Lihat, Iskandar Abubakar, dkk, 2011, *Pelayaran Perairan Daratan, Suatu Pengantar*, Jakarta: Transindo Gastama Media.

Sumatra yaitu Barus juga ditunjang oleh beberapa sungai namun dengan ukuran tidak sebesar sungai-sungai di pesisir timur.[58] Di wilayah-wilayah pesisir timur Sumatra ini pula pusat kekuasaan berada, hal ini pula yang membedakan dengan beberapa wilayah di Jawa dimana pusat kekuasaan bukan berada dibagian pesisir, namun agak menjorok ke wilayah pedalaman.[59]

Palembang tumbuh menjadi kota Pelabuhan tua yang bertahan dari masa ke masa, padahal posisinya sekilas seperti tidak menguntungkan. Salah satu alasan penting mengapa Palembang lebih unggul dari pada rivalnya adalah produktifitas komoditas pertanian dan perkebunan sepanjang daerah sungai Musi dan juga cabang-cabangnya. Posisi Palembang yang berada di muara sungai Musi yang memiliki beberapa tipikal unik pada muara tersebut dimana lebar sungainya yang signifikan atau sangat besar, alirannya yang lambat (terutama sekitar muara), dan cukup mengandung nutrisi untuk tanah disekitarnya. Kondisi seperti ini sepertinya tidak ditemui pada kota dan muara sungai lain, terutama di Sumatra. Palembang juga menawarkan sebuah posisi sebagai Pelabuhan alami dan sungai yang sangat mudah untuk dilayari dalam jarak yang Panjang. Bahkan pada abad ke 9 sekalipun, kapal-kapal besar dari samudera tidak memiliki kesulitan untuk mencapai

---

58 Di Barus sungai disebut sebagai "Aek" (Air), diantaranya adalah Aek Pare, Aek Sibuluh, Aek Sibintang, Aek Maco, Aek Busuk, Aek Rapus, dan lain-lain. Lihat Muhammad Nur, *Barus: Bandar Tua*, dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (Penyunting), 2001, "Arung Samudera: Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lapian", Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian UI. Hal: 155-156.

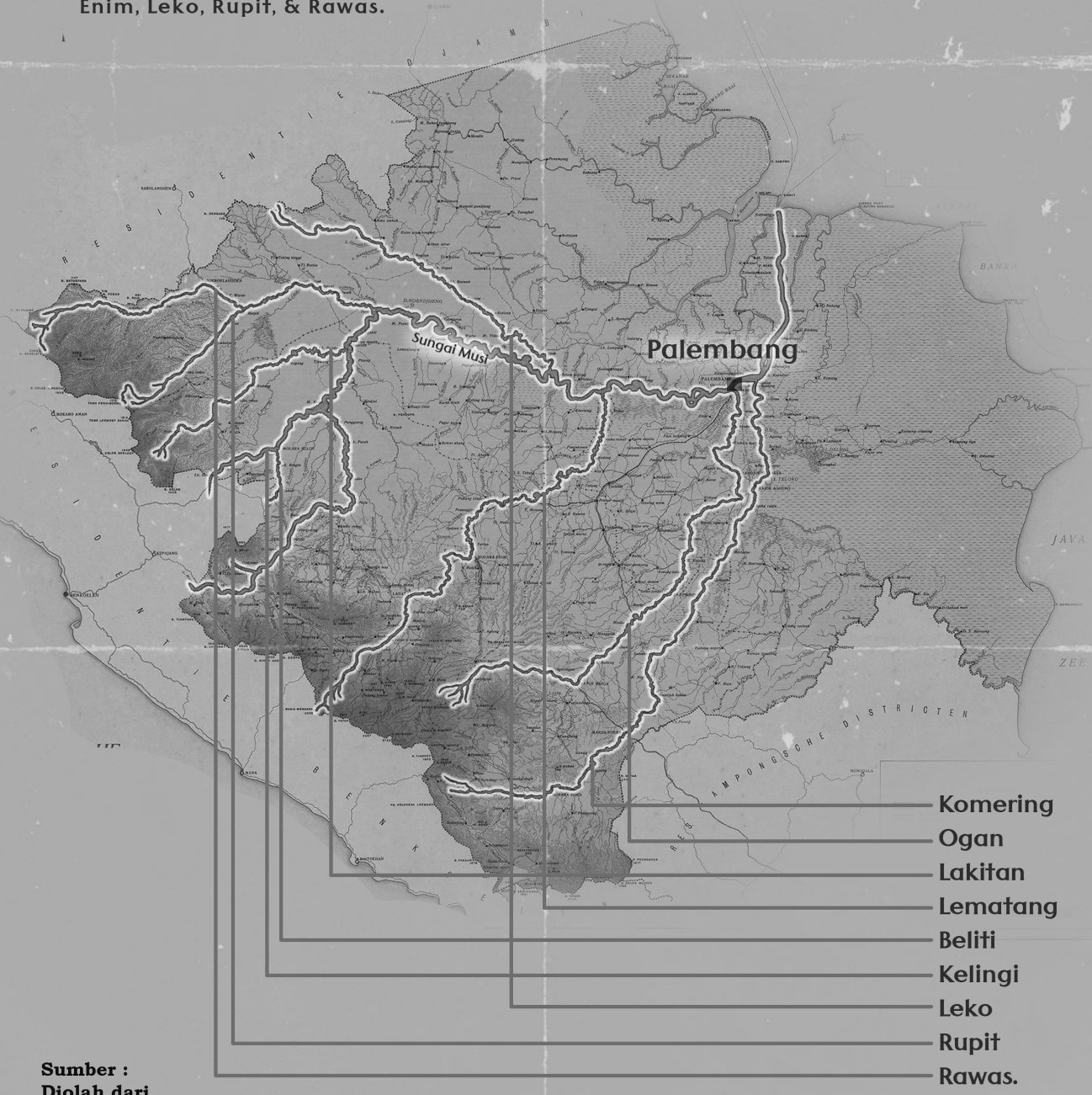
59 Lihat Susanto Zuhdi, 2014, *Laut, Sungai, dan Perkembangan Peradaban Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Strukturis*, dalam *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*, Depok: Komunitas Bambu. Hal: 62-63.

Sungai-sungai di Palembang

Sungai merupakan urat nadi kehidupan di Palembang. Hampir semua kegiatan manusia di Palembang selalu berhubungan dengan sungai. Sehingga tidak berlebihan jika mengatakan bahwa sejarah Palembang adalah sejarah sungai.

Sungai utama di Palembang adalah Sungai Musi. Sungai ini mengalir dari hulunya di sekitar wilayah Bengkulu ke hilirnya di Selat Bangka. Sungai ini dikenal dengan julukan "Batang Hari Sembilan", dimana ada sembilan sungai yang bermuara di Sungai Musi.

Sembilan sungai besar tersebut, yaitu: Komering, Ogan, Lakitan, Lematang, Beliti, Enim, Leko, Rupit, & Rawas.



Sumber :
Diolah dari
www.nationaalarchif.nl & Utama, 2017

kota Palembang.[60] Selain itu wilayah hinterland atau wilayah pedalaman juga sudah terkoneksi sejak lama dengan kota Palembang melalui transportasi perkapalan, tentu saja dengan ukuran yang lebih kecil.[61]

Sungai Musi merupakan sungai induk di Palembang, karena semua sungai-sungai besar lainnya akan bermuara ke sungai ini. Sungai Musi mengalir dari hulunya di daerah Bengkulu (Kepahiang) dan mengalir hingga muaranya di Selat Bangka. Sungai ini setidaknya memiliki Panjang kurang lebih 700 km, namun yang bisa dilayari adalah 550 km, terutama pada aliran-aliran yang lebar dan arusnya masih bersahabat. Sisanya adalah aliran-aliran deras di dataran tinggi yang sulit untuk dilayari kapal-kapal besar.[62] Sungai Musi memiliki sembilan cabang yang membentuk aliran sungai besar lainnya, anak-anak sungai tersebut yaitu: Sungai Komering, Sungai Ogan, Sungai Lematang, Sungai Lakitan, Sungai Rupit, Sungai Batanghari Leko, Sungai Rawas, Sungai Beliti, dan Sungai Kelingi. Sungai-sungai inilah yang menjadi sarana transportasi utama selama berabad-abad di Palembang sebelum dibangunnya sarana transportasi darat.[63]

60 Namun ini dengan catatan para pelaut tersebut sudah mengetahui jalur mana sungai Musi berada ketika sudah berada di sekitar selat Bangka. Di beberapa kasus banyak pelaut yang tersesat di sekitaran wilayah Sungsang atau muara sungai Musi yang cukup banyak memiliki aliran mirip labirin. Atau dalam kasus lain jika tersesat akan jadi sasaran empuk bajak laut. Sehingga tidak sedikit yang kemudian memakai jasa orang-orang laut yang ada sekitar sana sebagai penunjuk jalan untuk menuju Pelabuhan Palembang. Lihat Nanda Julian Utama, 2022, Hegemoni Maritim dan Militer Kerajaan Sriwijaya di Kawasan Asia Tenggara Abad 7-10 M. *Yupa: Historical Studies Journal*, *5*(2), 78-90.

61 Hall, 2011. *Op.Cit.* 112-113.

62 Lihat P. De Roo De Faille, 1971, *Dari Zaman Kesultanan Palembang*, Jakarta: Bhratara. Hal: 16.

63Lihat Abdulah.et.al. 1985. *Op.Cit.* Hal: 4-5.

Salah satu contoh aliran sungai yang bermuara ke Sungai Musi ada di Lahat yang meliputi Sungai Lematang, Sungai Pangi, Sungai Lingsing, Sungai Endikat, Sungai Kikim, Sungai Mata Lintang, Sungai Betung, Sungai Lintang, Sungai Mana, Sungai Lintang Kanan, dan Sungai Air keruh. Jumlah sungai ini belum termasuk sungai kecil yang bermuara ke sungai-sungai di atas. Secara garis besarnya, sungai-sungai Lahat terbagi menjadi dua sungai besar, yakni Sungai Lematang dan Sungai Musi. Sungai Lematan ini memang tidak langsung bermuara ke Sungai Musi terutama yang ada di daerah Lahat. Namun keduanya terhubung dan bermuara langsung ditempat lain.[64]

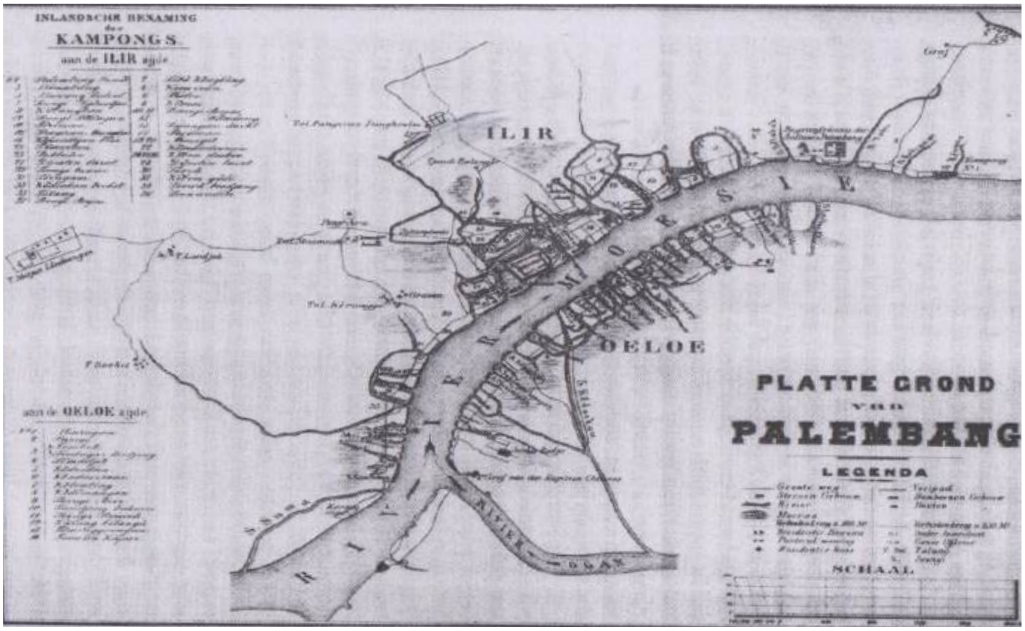
Disamping ke Sembilan cabang sungai besar tersebut, Sungai Musi juga punya cabang-cabang sungai lainnya yang berukuran kecil, termasuk masing-masing dari Sembilan sungai tadi juga demikian. Sebagai ilustrasi Sungai Musi yang membelah kota Palembang juga memiliki ratusan anak sungai kecil yang tersebar merata seantero kota.[65] namun karena beberapa sebab banyak anak Sungai Musi yang hilang hingga sekarang. Selain akibat dari penimbunan untuk jalan, perilaku buruk manusia juga berpengaruh pada hilangnya beberapa anak sungai Palembang.[66]

---

64 Lihat Badan Pusat Statistik, 1979, Kabupaten Lahat dalam Angka 1978. Lahat: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lahat, hlm. 5

65 Diperkirakan pada masa Kolonial terdapat lebih dari 200 anak sungai musi di wilayah kota palembang, beberapa dari anak sungai tersebut seperti seperti Sungai Rendang, Sungai Sekanak, Sungai, Tengkuruk, Sungai Kapuran, Sungai Jeruju, Sungai Lais, dll.

66Ada sekitar 316 anak Sungai Musi di kota Palembang pada tahun 1930, namun telah berkurang hingga 221anak sungai sampai tahun 2014. lihat , diakses pada 18 juni 2016 pukul 22.11 WIB.



Gambar 2.5 Peta Sungai Musi di Kota Palembang awal abad 20
Sumber. Peeter, 1997: 19

Sedangkan dari sisi lebar sungai Musi juga bervariasi, dimana dibeberapa bagian ini sungai ini punya lebar yang sangat signifikan dan juga ada bagian yang menyempit, termasuk juga dengan lekukan dan belokan tajam sepanjang sungai ini. Di wilayah yang dekat dengan muara hingga sedikit melewati kota Palembang lebar sungai antara 700-2000 meter. Bahkan bisa mencapai 3.000 meter disekitar daerah sebelum Pulau Kemaro jika kita datang dari muara. Sedangkan di kota Palembang sendiri bagian paling lebar bisa lebih dari 1.000 meter. Sungai ini juga memiliki lekukan dan belokan yang bervariasi, semakin menuju ke muara lekukan dan belokan yang relatif mudah untuk dilalui, disamping itu arus dan debit air di sekitar muara juga tidak terlalu deras. Namun jika sudah masuk ke pedalaman lebar sungai mulai menyempit disertai dengan kelokan tajam dan arus yang cukup deras.

Di wilayah Pagaralam dan Tebing Tinggi bahkan sungai ini hanya selebar 60 m.[67]

Lebar sungai yang sangat signifikan ini jelas memungkinkan sungai-sungai didaerah ini dilewati oleh kapan-kapal yang cukup besar, bahkan kapal samudera sekalipun. Setidaknya untuk kapal yang berukuran besar dengan tonase lebih dari 20 ton, ia masih bisa masuk ke wilayah Palembang dan menunggu di Pelabuhan Palembang. Namun untuk menuju pedalaman maka dibutuhkan kapal-kapal yang lebih kecil lagi. Sehingga pada era itu sudah biasa menemukan kapal-kapal berseliweran terutama di sekitaran Pelabuhan Palembang. Hal demikian akan bertambah banyak ketika era memasuki awal abad 20, dimana modernasasi perkapalan membuat wilayah sungai di Palembang semakin banyak dikunjungi kapal.

67Lihat. J.W.J. Wellan, 1932, *Zuid-Sumatra, Economisch Overzicht Van De Gewesten Djambi, Palembang, de Lampongsche Disctricten en Benkoelen*, Wagingen: H. Veenman & Zonen. Hal: 31-32.

Gambar 2.6 Situasi pelayaran di kota Palembang pada awal abad 20, tampak beberapa kapal besar dan beberapa perahu tradisional melintasi sungai Musi
Sumber: Koleksi ANRI KIT. SUMSEL No. 760/017

Dengan kondisi geografis perairan dan sungai yang cukup luas di Palembang, jelas sungai memiliki peranan dalam berbagai bidang yang signifikan. Hal utama jelas adalah sangat berperan dalam bidang ekonomi transportasi. Sebelum abad ke-20 sungai adalah sarana satu-satunya di wilayah Palembang untuk mendistribusikan hasil-hasil alam dari pedalaman Palembang menuju pelabuhan utama di Palembang. Selain itu mereka juga sangat tergantung pada tinggi rendahnya air sungai, ketika sungai surut, sulit bahkan tidak mungkin berlayar ke wilayah pedalaman begitupun sebaliknya. Ketika surut banyak sekali rintangan yang dihadapi oleh kapal dan perahu mulai dari permukaan air yang rendah hingga masalah halangan dari kayu-kayu dan ranting yang tertancap di dasar

sungai. Maka dari itulah debit air sangat berpengaruh pada distribusi barang dan orang ketika itu.[68]

Gambar 2.7 Salah satu anak Sungai Musi yang airnya surut.
Sumber: www.tropenmuseum.nl

Namun lebih dari itu sungai juga memiliki pengaruh besar pada pembentukan peradaban masyarakat di Palembang. Hal ini bisa dilihat dari aspek politis, budaya, bahkan hal-hal berbau agama sekalipun. Pada aspek politis, penguasaan sungai dianggap sangat penting sebagai distribusi dari pengaruh kekuasaan politik terutama di wilayah pedalaman. Hal ini bisa dilacak dari Kerajaan Sriwijaya yang menempatkan pusat kekuasaannya di tepian sungai Musi sebelum abad ke-7 Masehi, disamping menjadikan sungai pula sebagai pusat perdagangan.[69] Semua entitas politik yang menguasai Palembang

68 Lihat Purwanto, 1998. *Op.Cit.* Hal 15-16.

69 Lihat F.H. Van Naerssen dan R.C. De Iongh, 1977, *The Economic and Administrative History at Early Indonesia*, Leiden/Koln: E.J. Brill.

meletakkan pusat kekuasaannya di pesisir sungai, atau jikapun agak berjauhan tetap terkoneksi dengan sungai tertentu. Kesultanan Palembang Darussalam yang menggunakan sungai sebagai sarana legitimasi politik ke wilayah pedalaman. [70]

Kemudian dari aspek budaya, hal yang bisa dilihat dari hubungan manusia dengan sungai di Palembang adalah bagaimana bentuk rupa rumah mereka. Masyarakat di Palembang umumnya adalah masyarakat riparian, tipe masyarakat semacam ini sangat bergantung pada sungai dalam berbagai aspek termasuk yang telah disinggung sebelumnya.[71] Termasuk pada bagian yang sedang disinggung sekarang yaitu terkait masalah perumahan. Orang Palembang biasanya membangun rumah di pesisir sungai, baik itu di sungai utama seperti Sungai Musi dan Sembilan anak cabangnya ataupun pada cabang-cabang sungai yang lebih kecil lainnya. Dalam hal ini kebanyakan rumah adalah rumah yang memiliki tiang, atau yang disebut sebagai rumah panggung. Sebagian rumah yang dibangun adalah rumah yang kita ketahui sekarang sebagai rumah limas, pada masa lalu rumah-rumah ini memiliki muka yang menghadap langsung ke sungai.[72]

Hal: 30-31

70 Lihat Utama, 2022, *Op.Cit.* Hal: 78-90.

71 Untuk penjelasan lebih lanjut mengenai konsep mengenai masyarakat riparian Lihat Davis Howard, 1997, Riparian. In *Encyclopedia of Vernacular Architecture of the World,* dalam Paul Oliver (ed). Cambridge: Cambridge University Press.

72 Lihat Bambang Wicaksono dan Susilo Kusdiwanggo, 2016, MODUS BERMUKIM MASYARAKAT RIPARIAN SUNGAI MUSI PALEMBANG. Dalam Jakobus Ade Prasetya (ed), *The Lost World Historical Continuity for Sustainable Future*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.

Gambar 2.8 Tampak rumah-rumah yang dibangun dipinggiran sungai Musi, tepatnya di daerah Sungsang.
Sumber: Koleksi ANRI. KIT. SUMSEL No. 845/079

Selain rumah-rumah panggung, di wilayah persungaian juga dibangun rumah-rumah rakit. Rumah ini didirikan diatas rakit yang mengapung di sungai. Pada masa Kesultanan Palembang, rumah semacam ini hanya diperuntukkan untuk masyarakat etnis Tionghoa yang pada dasarnya tidak tinggal secara permanen di Palembang. Namun setelah Kesultanan dihapuskan, masyarakat Tionghoa diberikan perkampungan, namun masih banyak diantara mereka yang tinggal dirumah semacam ini sampai awal abad ke 20. Hal ini dikarenakan rumah ini juga berfungsi sebagai toko atau warung yang mereka Kelola. Tidak hanya itu orang-orang Eropa ketika awal kedatangan mereka juga tercatat pernah membuat pemukiman di wilayah sungai Musi Palembang.[73]

---

73 Lihat Sevenhoven, 1971, *Op.Cit.* Hal: 15-16.

Gambar 2.9 Rumah-rumah rakit disekitar Sungai Musi pada awal abad 20
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Hal yang hampir sama juga akan ditemukan didaerah *Uluan* atau pedalaman Palembang, dimana kebanyakan rumah juga akan dibangun pada bantara sungai, baik sungai kecil ataupun besar. Namun karena kita juga akan menemui tanah-tanah padat, maka ada juga rumah-rumah yang dibangun tidak persis berada di pesisir sungai, namun tetap masih relatif berdekatan karena mereka masih membutuhkan air untuk berbagai keperluannya. Namun dari aspek arsitektur, kebanyakan rumah sudah mulai berubah bentuk didaerah pedalaman misalnya di daerah Lahat lebih dikenal istilah Rumah Baghi (besar), di Komering terkenal dengan istilah Rumah Ulu, dan lain-lain. Namun pada dasarnya rumah-rumah ini adalah rumah panggung dengan tiang-tiang penyangga sehingga tidak langsung berada ditanah.

Gambar 2.10 Foto perkampungan di tepi Sungai Enim dekat Padang Bindu, tahun 1930an
Sumber: Sumber: Koleksi ANRI. KIT. SUMSEL No. 844/045

Kemudian dari aspek religius, Islam merupakan agama yang dominan di wilayah ini, sehingga mayoritas masyarata baik di *Iliran* dan *Uluan* Palembang beragama Islam. Kemungkinan agama lain seperti Kristen hanya dianut oleh orang Eropa, dan Sebagian kecil masyarakat pendatang lain terutama dari Jawa yang tergabung dalam misi Kristen tertentu. Kultur Islam bisa dirasakan sangat dominan dalam praktek kehidupan sehari-hari masyarakat Palembang. Hingga awal abad ke-20, di Kota Palembang memiliki lima masjid besar selain masjid peninggalan kesultanan yaitu Masjid Agung.[74]

74 Masjid Agung Palembang merupakan masjid Negara dan jami' ketika masa kesultanan Palembang Darussalam. Status "istimewa" dari masjid ini kemudian dipertahankan oleh Pemerintah Kolonial. Pada waktu itu masjid-masjid lain cukup sulit mendapatkan izin dari Dewan Raad Agama untuk mendapatkan status masjid jami layaknya Masjid Agung Palembang. Hal inilah yang menyebabkan maraknya pertentangan antar

Hubungan masalah religiusitas dengan sungai juga terlihat di Palembang, dimana pembangunan masjid-masjid tersebut terletak di pinggiran sungai atau paling tidak berada didekat sungai, baik sungai besar maupun kecil.[75]

Gambar 2.11 Potret sebuah Masjid yang berada di pertemuan dua Sungai.[76]
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

pengurus dan ulama jika ada masjid yang didirikan kemudian ingin mengganti statusnya. Keempat masjid yang dibangun setelah Masjid Agung Palembang semuanya memiliki kasus yang sama dalam pembangunan dan pengubahan statusnya, namun kasus Masjid Lawang Kidul Palembang yang banyak menyita perhatian pemerintah Kolonial ketika itu. Lihat Husni Rahim, 1998, *Sistem Otoritas dan Administrasi Islam, Studi Tentang Pejabat Agama Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang*. Jakarta: PT. Logos. Hal: 221-225

75 Masjid Agung terletak di tepi Sungai Tengkuruk, Masjid Lawang Kidul terletak di tepi Sungai Musi, Masjid Ki Merogan terletak di tepi pertemuan Sungai Musi dan Sungai Ogan, Masjid Sungai Lumpur terletak di dekat Sungai Musi, dan Masjid 4 Ulu Terletak agak dekat dengan sungai Musi. Lihat Nanda Julian Utama, 2015, *Ketika Ibadah Jumat Menjadi Polemik: Kasus Masjid Lawang Kidul Palembang 1893-1914*, Makalah disampaikan pada seminar nasional sejarah II, FKIP Universitas Sriwijaya Palembang. Hal: 156-158.

76 Keterangan foto hanya bicara sungai di Palembang, namun

Selain itu perayaan-perayaan acara tertentu sering pula diadakan di sungai seperti lomba perahu bidar. Pada dasarnya perahu Bidar adalah sebuah budaya yang diserap dari tradisi asli orang-orang Palembang pada masa Kesultanan Palembang, dimana pada masa itu perahu ini sering dijadikan iring-iringan Sultan ketika plesiran ke daerah *Uluan*. Kemudian pada masa Kolonial tradisi ini diubah sebagai bentuk perayaan terhadap ulang tahun Raja atau Ratu Belanda. Kemudian ketika Indonesia merdeka, lomba ini digelar setiap tahun untuk memperingari hari kemerdekaan Republik Indonesia. Tahun 2016 bidar kemudian ditetapkan sebagai warisan budaya tak benda.[77]

Gambar 2.12 Salah satu potret perlombaan bidar diawal abad 20 pada masa Kolonial Belanda di Sungai Musi Palembang.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

---

diperkirakan jika letaknya dipertemuan dua sungai seperti ini, kemungkinan besar foto ini adalah Masjid Muara Ki Marogan pada awal abad 20.

77 Lihat Website Warisan budaya tak benda, link: https://warisanbudaya.kemdikbud.go.id/?newdetail&detailTetap=333, diakses pada 18 Februari 2023, Pukul 20:45.

BAB III
TRADISI BAHARI PALEMBANG: JARINGAN PELAYARAN SUNGAI DI PALEMBANG

3.1 Pelayaran dan Perkapalan Sebelum Abad 19.

Dalam proses perdagangan, transportasi memegang peranan yang sangat vital. Dimana proses distribusi memungkinkan sampainya barang dari produsen hingga ke konsumen. Gambaran geografis wilayah Sumatera khususnya Palembang yang memiliki banyak sungai besar, pada dasarnya menjadi modal geografi untuk mengembangkan perdagangan disini. Sehingga transportasi air atau transportasi sungai menjadi sangat vital. Pada bagian-bagian sebelumnya sudah disinggung betapa besar pengaruh sungai pada kehidupan manusia di Palembang dan sangat berkorelasi dengan perabadan yang ada. Namun jika kita tengok lagi, mana peran yang paling signifikan maka pada sektor transportasi inilah sungai paling memegang peranan vital.

Ditambah lagi sungai menjadi instrumen penting relasi antara wilayah *Uluan* dan *Iliran*. Posisi Palembang yang berada di muara sungai Musi menjadi nilai plus dimana, Sungai Musi merupakan muara dari sungai-sungai besar lainnya di *Uluan* sehingga posisi Palembang cukup menentukan perannya sebagai sebuah enterport dalam sejarah Palembang. Kondisi ini jelas sudah berlangsung sejak lama, apalagi jika kita telaah Kembali wilayah Palembang secara historis memang penuh dinamika kesejarahan.

Namun yang perlu dilihat pada bagian ini adalah ada perbedaan yang signifikan dalam aspek pelayaran dan perkapalan pada abad 19 dan 20 dengan abad-abad sebelumnya. Kata kuncinya terletak pada modernisasi dalam bidang perkapalan yang kemudian mengubah transportasi ini makin efisien. Selain itu perubahan pada wilayah lain seperti munculnya Singapura juga menjadi aspek berubahnya peta pelayaran dan perdagangan Palembang pada abad-abad berikutnya. Termasuk dengan komoditas perdagangan, sehingga jenis-jenis tanaman atau komoditas perdagangan dari *Uluan* menentukan dengan siapa Palembang akan berhubungan dalam aspek pelayaran. Misalnya ketika abad ke 17-18 dimana lada menjadi salah satu komoditas utama dikirim ke Pelabuhan Batavia.[78] Tetapi di awal abad ke 20 ketika muncul perdagangan karet, Palembang lebih banyak berhubungan Pelabuhan Singapura. Hal-hal ini tidak terbentuk begitu saja, ada berbagai dinamika yang muncul sejak berabad-abad yang silam.

Sejak kapan budaya pelayaran dan perkapalan muncul terutama di Palembang ?. Jawaban umum mengenai hal ini kita mungkin bisa menjawab bahwa pelayaran pada dasarnya sudah muncul sejak ada perabadan manusia didalamnya. Namun waktu pastinya masih menjadi perdebatan. Narasi atau historiografi mengenai perkapalan di Nusantara pada masa pra-sejarah sangat sulit untuk ditemukan. Kebanyakan dari sumber-sumber yang ada hanya berupa lukisan asing menge-

---

78 Selama abad 17-18, perdagangan antara Batavia dan Palembang terjalin pada komoditas lada, selain karena memang merupakan bagian kontrak dari VOC, perdagangan ini juga dilakukan oleh para pedagang lain yang menukar kain dari Jawa dengan lada dari Palembang, Lihat Leonard Blusse. *On The Waterfront: Life and Labour Around the Batavian Roadstead.* Dalam Haneda Masashi (ed). 2009. *Asian Port Cities 1600-1800: Local and Foreign Cultural Interaction.* Singapore: NUS Press. Hal: 133-134.

nai peristiwa-peristiwa tertentu yang sempat terekam misalnya dalam sebuah pertempuran laut atau gambaran sebuah Pelabuhan. Atau gambaran sebuah kapal yang monumental bisa kita lihat pada salah satu relief Candi Borobudur. Namun bukan berarti kapal-kapal sama sekali tidak berkembang di Nusantara. Gambaran sederhana mengenai dua tipe kapal atau perahu berkembang di Nusantara setidaknya sejak masa pra sejarah misalnya kapal Lesun dan dan kapal papan. Kapal lesung terbuat dari satu batang utuh pohon yang kemudian dikeruk bagian tengahnya untuk dijadikan badan kapal. Sedangkan kapal papan merupakan kapal dari sususnan papan-papan, sehingga terkadang dibutuhkan lebih dari satu kayu. Pada dasarnya jenis kapal ini sangat umum diperairan Asia Tenggara. Pengaruh dari budaya asing misalnya Cina, Portugis, hingga Belanda juga tidak bisa dikesampingkan dalam hal ini. Budaya-budaya tadi turut memberikan sumbangsih pada perkembangan perkapalan di Nusantara pada masa berikutnya.[79]

Tetapi jika kita alihkan pada temuan-temuan arkeologis berupa lukisan-lukisan didinding goa-goa Sulawesi maka didapati kesimpulan bahwa setidaknya budaya menggunakan perahu sudah eksis di Nusantara sejak kurang lebih 65.000 tahun yang lalu. Bahkan ini bisa jadi lebih tua dari budaya lain yang ada di beberapa wilayah Asia Tenggara lainnya. Namun jika beranjak pada abad-abad menjelang munculnya perdagangan kuno di Nusantara maka kebanyakan artefak kapal yang muncul sudah mendapatkan pengaruh dari Cina yang cukup signifikan.[80]

---

79 AB. Lapian, 2008, Pelayaran dan Perniagaan Nusantara abad 16 dan 17. Depok: Komunitas Bambu. Hal: 18-28.

80 Lihat Junus Satrio, dkk, 1998, Perahu Tradisional Nusantara (Tinjauan melalui Bentuk dan Fungsi), Jakarta: Depdikbud. Hal: 26-27.

Dalam kasus di Palembang sendiri setidaknya ada dua informasi penting mengenai pelayaran dan perkapalan pada masa perdagangan kuno. Pertama, hal ini bisa dilihat dari sumber-sumber tidak tertulis berupa temuan-temuan arkeologis misalnya keramik asing, manik-manik, dan berbagai pecahan perahu dan kapal. Kedua, informasi terkait hal ini bisa dilihat dari sumber tertulis dari berbagai prasasti yang memuat informasi tersirat mengenai beberapa pelayaran dan bagaimana kondisi perkapalan pada masa lalu.[81]

Dalam beberapa temuan arkeologis, sebenarnya sungai-sungai kuno di Sumatra Selatan yang menyimpan banyak sekali peninggalan bahkan dari masa pra-Sriwijaya. Penemuan barang-barang ini bahkan dalam skala yang sangat massif sehingga terjadi penjarahan yang cukup besar oleh masyarakat sekitar, terutama yang beru menempati daerah sekitar situs tersebut pada medio 1970-90an. Daerah-daerah ini misalnya ada di Air Sugihan, Air Saleh, dan beberapa daerah yang dekat dengan muara Sungai Musi. Dari aspek pelayaran temuan-temuan arkeologis ini juga berupa kayu atau papan sisa pecahan sebuah perahu dan kapal berikut dengan pecahan yang membentuk sebuah kemudi. Termasuk diantaranya bekas jala dan pemberatnya yang rupanya juga ditemukan. Hal ini menandakan adanya aktifitas memancing atau menangkap ikan pada daerah tersebut. Selain itu barang-barang seperti tembikar dan logam ini sangat mirip dengan yang juga ditemukan di India dan Vietnam. Hal ini jelas menjadi indikasi adanya kontak dagang dan kultural dengan wilayah-wilayah tersebut jauh sebelum Kerajaan Sriwijaya ada.[82]

---

81 Ibid, Hal: 72.

82 Pierre-Yves Manguin. *Sumatra Tenggara Pada Zaman Protosejarah dan Sriwijaya, Hubungan Hulu-Hilir dan Pemukiman di Peneplain.* Dalam Pierre Yves Manguin, dkk (eds). 2014. Kedatuan Sriwijaya. Depok:

Gambar 3.1 Temuan arkeologis papan dan kemudi kayu di situs Margo Mulyo, Banyuasin.
Sumber: Utomo (ed), 2015: 108

Kemudian ada temuan lain pada masa Sriwijaya berupa pecahan-pecahan perahu dan kapal ditemukan di Daerah Samirejo yang berjarak belasan kilometer dari Palembang sudah dianalisis berasar dari abad ke 7 masehi. Selain itu didaerah Tulung Selapan di wilayah Ogan Komering Ilir juga ditemukan beberapa artefak pecahan kapal, dan diperkirakan jenis perahu ini adalah jenis yang sama yang digunakan raja dalam prasasti Kedukan Bukit. Bukti tua lainnya mengenai pembuatan perahu pada masa Sriwijaya berasal dari sumber Portugis pada abad ke 16. Dimana dalam sumber tersebut orang Jawa dan Melayu memiliki kapal Jung dengan kapasitas antara 250-500 ton. Namun diperkirakan bahwa jung-jung

---

Komunitas Bambu. Hal: 348-351.

yang ada pada masa Sriwijaya berukuran lebih kecil dari pada jung-jung yang ditemukan antara abad 15 dan 16 Masehi.

Namun yang menjadi pertanyaan adalah apakah temuan artefak kapal-kapal ini merupakan kapal buatan dari daerah Palembang itu sendiri. Terkait masalah historiografinya belum ditemukan secara spesifik didaerah mana kapal-kapal tersebut diproduksi. Dalam Suma Oriental, Tome Pires mengatakan tidak menemukan sebuah galangan kapal di Pasai. Namun ini jelas terlalu dini untuk menyebutkan bahwa tidak ada perahu atau kapal yang secara *original* merupakan buatan orang-orang nusantara. Apalagi melihat gambaran geografi Nusantara yang didominasi oleh air maka sangat memungkinkan munculnya jenis kapal dan perahu yang beranekaragam. Sedangkan kapal-kapal Eropa, Cina, dan Arab yang datang ke Nusantara berukuran besar maka kebanyakanyan perahu dan kapal lokal tidak terlalu besar. Hal ini jelas karena jalur pelayaran yang dituju hanya antar pulau berbeda dengan kapal-kapal asing tersebut yang sudah melintasi samudera. Belum lagi jika dilihat dari kapal atau perahu di Sumatra yang dibuat tidak hanya bisa melintasi laut, namun juga sungai-sungai sempit dipedalaman, sehingga ukurannya jelas tidak sebesar kapal-kapal asing tersebut. Sebagai gambaran umum, sebelum era Pra kolonial, setidaknya ditemukan nama dan jenis beberapa perahu dan kapal dari beberapa tempat di Nusantara diantaranya: Belang dan Orembai (Maluku), Pencalang (Jawa Tengah), Sandeq dan Tadi-tadi (Mandar), Londe (i) (Sulawesi Utara), Roh Talor (Nusa Tenggara), Belungkang (Sumatra), Cunia (Madura), Tambangan (Kalimantan, juga terdapat di Sumatra), dan jenis-jenis lainnya.[83]

---

83 Lapian, 2008. *Op.Cit*. Hal: 34-40

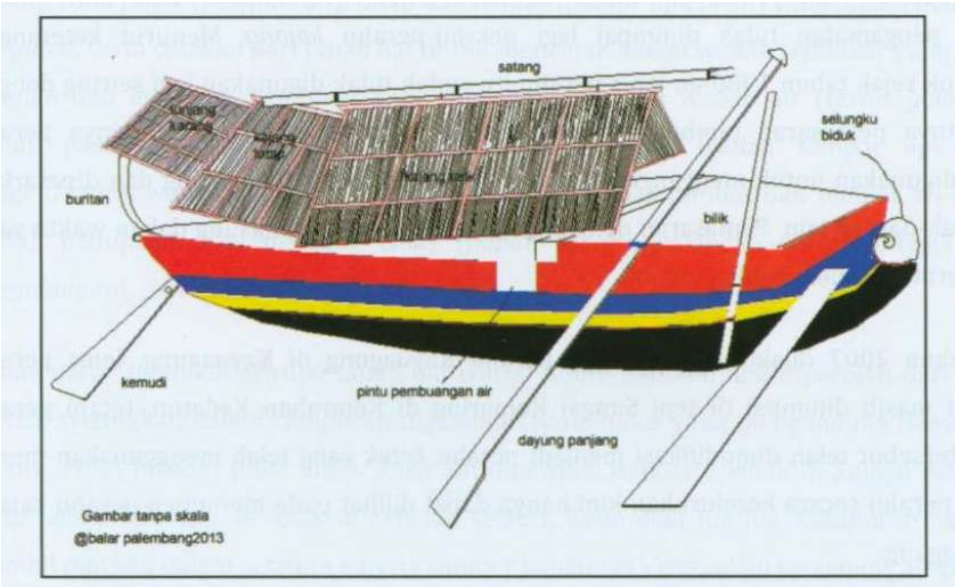
Gambar 3.2 Temuan arkeologis berupa keramik *monochrome* (warna tunggal) dari Cina pada situs Bumiayu.
Sumber: Munandar (ed), 2019: 113.

Salah satu perahu atau kapal kecil yang sudah beredar diperairan Palembang sejak masa lalu adalah perahu Kajang. Perahu jenis ini pada dasarnya tersebar juga di berbagai wilayah lain di Asia Tenggara. Penggunaannya cukup umum ada di perairan daratan atau sungai-sungai di Palembang sejak masa lalu. Salah satu dari jenis perahu Kajang yang ada di Palembang adalah perahu Kayuagung.

Gambar 3.3 Gambar sebuah Perahu Kajang yang ada di Sungai Lematang, tanda bahwa perahu jenis ini bisa masuk jauh ke pedalaman Palembang.
Sumber: Koleksi ANRI KIT SUMSEL No. 845/051.

Perahu Kayuagung ini sudah dikenal luas oleh masyarakat Sumatera Selatan, terutama dari daerahnya di Kayuagung di aliran Sungai Komering. Perahu ini pada dasarnya merupakan perahu yang memiliki tutup diatasnya. Biasanya tutup atau atap ini terbuat dari daun nipah. Pada era kolonial, diawal abad ke-20 perahu ini masih sering digunakan terutama untuk membawa beberapa komoditas dari *Uluan.* Penggunaan perahu ini juga menyebar bukan hanya di sekitar Sungai Komering namun juga di sungai-sungai lain. Sayangnya penggunaan perahu jenis ini sudah sangat jarang sejak tahun 1980an. Jikapun ada dalam beberapa waktu terakhir, perahu ini sudah mendapat modifikasi terutama dengan penambahan motor penggerak, sehingga lebih mirip perahu *getek.*[84]

84 Lihat Bambang Budi Utomo (ed), 2015, *Kehidupan Purba di Lahan*



Gambar 3.4 Ilustrasi terkait sketsa perahu Kayuagung namun dengan beberapa tambahan.
Sumber: Utomo (ed), 2015 : 102.

Kemudian gambaran selanjutnya mengenai situasi pelayaran dan perkapalan di Palembang terutama pada era Sriwijaya juga didapati dari sumber-sumber tertulis. Salah satunya adalah Prasasti Kedukan Bukit memberikan informasi mengenai perjalanan Dapunta Hyang, dimana Sebagian dari pasukan dan perbekalannya juga diangkut melalui perahu di sungai. Walaupun tidak ada jumlah pasti namun secara kuantitas, perahu yang dikerahkan cukup banyak karena tertulis "sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan perahu" dan "tiga ratus dua belas datang dari mukha upang".[85]

Sumber-sumber kuno lain juga sama, lebih banyak bicara mengenai kuantitas dari pada jenis kapal tersebut. Istilah besar dalam penjumlahan misalnya ratusan kapal, ribuan

---

Gambut, Surakarta: PT. Aksarra Sinergi Media. Hal: 101-103

85 Lihat Satrio, dkk, 1998. *Op.Cit.* Hal: 72-73.

kapal, dan sebagainya pada dasarnya ingin menggambarkan betapa superioritasnya kekuatan perkapalan Sriwijaya pada masa itu. Termasuk jika kita bicara mengenai kekuatan militer laut. Salah satu sumber yang bicara mengenai aspek kemiliteran ini adalah seorang Tiong Hoa bernama Zhao Rugua yang pernah menulis mengenai Raja Sriwijaya tahun 1225. Zhao Rugua menggambarkan jika Raja Sriwijaya sangat jago dalam pertempuran di laut, dimana sebelum bertempur Raja biasanya mengumpulkan sejumlah besar armada dan perlengkapan militer dari kepala dan pimpinan dibawahnya.[86]

Untuk mengontrol wilayah laut yang luas dan cukup banyaknya wilayah kevasalan yang dikuasainya, Sriwijaya harus memiliki kekuatan yang bisa dimanfaatkan untuk bisa dimanfaatkan untuk melindungi hegemoninya. Salah satu yang paling utama dari kekuatan Sriwijaya berasal dari armada lautnya. Selama periode emas kerajaan Sriwijaya, wilayah laut perairan (terutama di Selat Malaka) menjadi aman dari gangguan para bajak laut dan perompak, jikapun ada hanya beberapa kasus saja. Selain memanfaatkan armada militernya yang ada, seperti yang pernah tercantum dalam Prasasti Kedukan Bukit, dimana Raja diiringi oleh armadanya baik yang berjalan kaki maupun yang menggunakan perahu. Pasukan Sriwijaya juga digambarkan sebagai pasukan laut yang terlatih. Dalam kaitannya dengan sumber daya dan peralatan mereka memiliki, kekuatan yang lebih dari cukup misalnya jumlah kapal, senjata seperti rantai, serta strategi tempur yang mumpuni dalam melakukan peperangan di laut. Hal ini tentu saja berdampak pada semakin aman perairan kerajaan Sriwijaya dari ancaman para perompak, sehingga dapat memuluskan proses perdagangan yang terjadi di wilayah tersebut. selain

86 Lihat Yves Manguin, dkk (eds). 2014. *Kedatuan Sriwijaya*. Depok: Komunitas Bambu.

itu dalam hal pengawasan, setiap kapal yang masuk wilayah Sriwijaya akan diperiksa terlebih dahulu dan diwajibkan untuk membayar pajak. Pasukan-pasukan laut akan cepat tanggap jika terjadi segala bentuk pelanggaran oleh kapal-kapal yang masuk. Menurut beberapa sumber Cina, kapal-kapal yang melanggar tersebut akan digiring masuk perairan sempit untuk diamankan bahkan jika perlu akan langsung dieksekusi.[87]

Kekuatan armada laut Sriwijaya memang sudah terkenal pada masa itu, namun ada unsur lain dari kekuatan militer Kerajaan Sriwijaya yang menarik yaitu kemampuan Kerajaan Sriwijaya untuk memanfaatkan kekuatan lain diluar armada militernya, yaitu orang-orang laut yang berada di pesisir timur Pulau Sumatera sebagai penjaga keamanannya. Menurut I-Tsing, orang-orang laut tinggal disekitar muara sungai Musi (dekat Sungsang), yang dekat dengan perairan Selat Bangka. Mereka memiliki rumah-rumah yang mengapung, profesinya kebanyakan menjadi pedagang dan bajak laut. Namun kondisi ini yang berhasil dimanfaatkan oleh Kerajaan Seiwijaya untuk menjaga batas-batas tertentu (terutama perairan) wilayah yang kerajaan ini kuasai.[88]

Sebagai orang-orang yang direkrut menjadi tentara Sriwijaya, orang laut dikenal sebagai prajurit laut yang handal dan kuat. Hal ini juga mengacu pada masa lalu mereka yang juga dikenal sebagai bajak laut yang sangat kuat dan kejam pada kapal-kapal buruannya. Bahkan bukan hanya di wilayah Sriwijaya, orang-orang laut yang memiliki profesi sebagai per-

---

87 Lihat Kee-Long, So. 1998. *Dissolving Hegemony or Changing Trade Pattern? Images of Srivijaya in the Chinese Sources of the Twelfth and Thirteenth Centuries*. Source: Journal of Southeast Asian Studies, Vol. 29, No. 2 (Sep., 1998), pp. 295-308).

88 Lihat Tim Hannigan, 2015, *A Brief History of Indonesia.* North Clarendon: Turtle Publishing

ompak sudah terkenal akan kekejamannya diberbagai perairan di Asia Tenggara. Namun dalam kaitan ini Kerajaan Sriwijaya mampun menjalin hubungan yang baik dan memanfaatkan mereka sebagai bagian dari kekuatan militer lautnya. Kerajaan Sriwijaya juga memanfaatkan mereka untuk mengawasi wilayah perairan, terutama selat Malaka.[89]

Perompak dan bajak laut merupakan musuh utama yang menganggu di wilayah perairan Sriwijaya. Walau sebagian dari mereka dapat dikontrol bahkan juga ditaklukkan oleh pasukan laut Sriwijaya, ada ancaman lain yang turut berkolaborasi dengan para perompak ini. Mereka adalah orang-orang yang sebenarnya berasal unsur internal dari kerajaan itu sendiri, dengan kata lain adalah para pemberontak. Pemberontak-pemberontak ini bisa siapa saja, mulai dari yang memiliki jabatan seperti pangeran, hingga mereka yang merupakan para pedagang kecil dan para budak. Kolaborasi mereka dengan para perompak dan bajak laut merupakan sebuah ancaman yang nyata bagi Sriwijaya. Hal ini biasanya terjadi pada wilayah vasal atau yang berada cukup jauh dari jangkauan pusat Kerajaan Sriwijaya di Palembang.[90]

Namun superioritas kekuatan maritim terutama dalam bidang pelayaran ini tidak bertahan selamanya. Kerajaan Sriwijaya yang mengalami kemunduran juga disebabkan karena mulai melemahnya kekuatan maritimnya. Kemudian dalam periode selanjutnya setelah berturut-turut diserang oleh Singosari, Cola (India), dan terakhir oleh Majapahit, wilayah ini cukup lama berada dalam ketidakstabilan. Orang-orang laut yang sebelumnya bisa dikontrol Kembali menjadi bajak laut

---

89 Lihat Nanda Julian Utama, 2022, *Hegemoni Maritim dan Militer Kerajaan Sriwijaya di Kawasan Asia Tenggara Abad 7-10 M*. Yupa: Historical Studies Journal, 5(2), Hal 78-90.

90 Manguin, dkk, 2014. *Op.Cit* Hal: 292-293.

yang meresahkan diperairan selat Bangka dan juga Selat Malaka. Namun wilayah perairan ini tetap dianggap oleh Tiongkok sebagai daerah yang penting. Sehingga Tiongkok cukup intens mengirim ekspedisi untuk memberantas bajak laut. Selain itu wilayah Palembang masih dianggap penting karena wilayah ini dijadikan penghubung antara Tiongkok dan Majapahit serta daerah lain di Nusantara.[91]

Pada masa-masa setelahnya wilayah Palembang mulai stabil hingga munculnya kekuatan politik baru di Palembang yaitu Kerajaan Palembang dan Kesultanan Palembang pada abad ke 16-17. Pada abad-abad ini pelayaran di Palembang mulai ramai Kembali, terutama karena perdagangan lada. Pada masa-masa inilah pengaruh Eropa mulai masuk ke Nusantara, karena beberapa wilayah di kepulauan Nusantara menghasilkan rempah yang berharga mahal di Eropa.

Sejak berabad-abad silam komoditas ini menjadi pergunjingan di Eropa karena menjadi simbol berbagai hal besar termasuk kuliner para pembesar, upeti atau salah satu bagian dari kesepakatan diplomasi, bahkan menjadi bagian dari upah juga. Apakah memang demikian bergunanya rempah-rempah ? jelas dalam bidang kuliner hampir semua makanan lezat di Eropa ada unsur rempahnya, namun ini hanya untuk makanan mahal. Sehingga orang akan sangat berhati-hati menggunakan rempah-rempah, termasuk diantaranya adalah lada. Lada mungkin akan digunakan hanya dalam acara-acara sacral yang dianggap penting oleh orang-orang Eropa. Sehingga mungkin lazimnya di Indonesia sekarang, kita tidak selalu menggunakan lada pada makanan yang kita masak. Mungkin sekali salah satu alasan mengapa komoditas ini be-

---

91 Lihat Liang Liji, 2012, *Dari Relasi Upeti ke Mitra Strategis, 2000 Tahun Perjalanan Hubungan Tiongkok-Indonesia*, Jakarta: Kompas. Hal: 262-264.

gitu berharga adalah jauhnya komoditas ini berada. Pada era abad-abad kegelapan dimana teknologi terutama perkapalan belum terlalu berkembang di Eropa, menuju daerah-daerah penghasil rempah adalah sebuah hal yang sulit jika tidak bisa dibilang mustahil. Kebanyakan rempah-rempah hadir karena adanya pedagang-pedagang perantara di berbagai kota Pelabuhan besar sepanjang laut tengah atau mungkin paling jauh di sekitar India. Sehingga ia tidak datang langsung dari pedagang-pedagang Eropa. Ini jadi salah satu factor mengapa komoditas ini memiliki harga selangit.

Bisa jadi persoalan ini juga jadi salah satu alasan mengapa kemudian Eropa mengembangkan ilmu pengetahuan di beberapa bidang dan keluar dalam sebuah masa yang secara harfiah selalu diartikan sebagai zaman yang terbelakang dari Eropa. Segera setelah teknologi perkapalan diperbaharui, peta-peta juga diperbaharui, dan berbagai modal berkumpul dalam berbagai kongsi dagang, pelayaran menuju Kepulauan Rempah dimulai. Ini juga mempengaruhi konstelasi politik di Eropa, Ketika urusan dagang seperti ini juga melibatkan unsur militer dan juga kepentingan politik. Pada abad ke 15-16 kita mungkin tahu bahwa secara sepihak Portugis dan Spanyol menyepakati perjanjian Tordesillas yang banyak sekali kelicikan, karena jelas secara sepihak membagi wilayah-wilayah yang sebenarnya sudah memiliki kerajaan sebelumnya. Jelas cikal-bakal dari kolonialisme di Asia Tenggara umumnya dan Indonesia pada umumnya karena nafsu berbagai negara Eropa mendominasi perdagangan rempah-rempah, terutama di Maluku. Apalagi setelah ditelusuri, bukan cuma Kepulauan Rempah atau Maluku saja yang kaya akan rempah-rempah, pulau-pulau lain di Indonesia juga kaya akan rempah jenis lain misalnya lada dan berbagai tanaman-tanaman aromatik yang tumbuh subur dipulau-pulau tersebut.

Sehingga banyak pelaut-pelaut Eropa yang berlomba-lomba mencari rute pelayaran baru untuk menuju kepulauan rempah-rempah ini. Sebelum Portugis mencapai Malaka, Kepulauan Rempah atau Maluku adalah sebuah misteri. Dalam peta yang berkembang pada saat itu, wilayah ini masih samar dan cenderung keliru. Bahkan tidak ada nama Maluku dalam semua peta yang pernah dibuat di Eropa sebelum masa itu. Namun justru misteri ini yang membuat Orang-orang Eropa semakin bernafsu mencari dimana kepulauan ini berada. Dan ini jelas dihubungkan dengan bagaimana kemudian teknologi berkembang, terutama yang berkaitan dengan perkapalan, navigasi, dan astronomi atau apapun yang bisa mengarahkan mereka bisa mencapai kepulauan ini.[92]

Ada upaya menarik yang dilakukan oleh Portugis, manakala banyak negara-negara Eropa ingin terlibat dalam perdagangan lada di Sumatra ini atau daerah lain penghasil rempah di Nusantara. Menjelang pergantian abad ke 17, kekuatan asing lain seperti Inggris lewat EIC dan Belanda lewat VOC berdatangan. Armada mereka sedikit banyak cukup unggul dari armada Portugis. Misalnya di awal abad 17 dalam kurun waktu 1602-1604 lebih dari 1/3 armada kapal Portugis mengalami kecelakaan, ditangkap, dan juga dibakar oleh musuh. Portugis menggunakan strategi memalsukan peta dan keberadaan pusat lada di Sumatera Tenggara yaitu Palembang dan Jambi. Portugis adalah salah satu negara pertama yang memiliki informasi penting mengenai navigasi untuk menuju kedua daerah tersebut. Namun ini dipalsukan walaupun pendapat lain mengatakan lebih tepatnya dirahasiakan agar saingan dagangnya tidak memahami rute pelayaran untuk menuju kesana. Salah satu contohnya dalam sebuah peta,

---

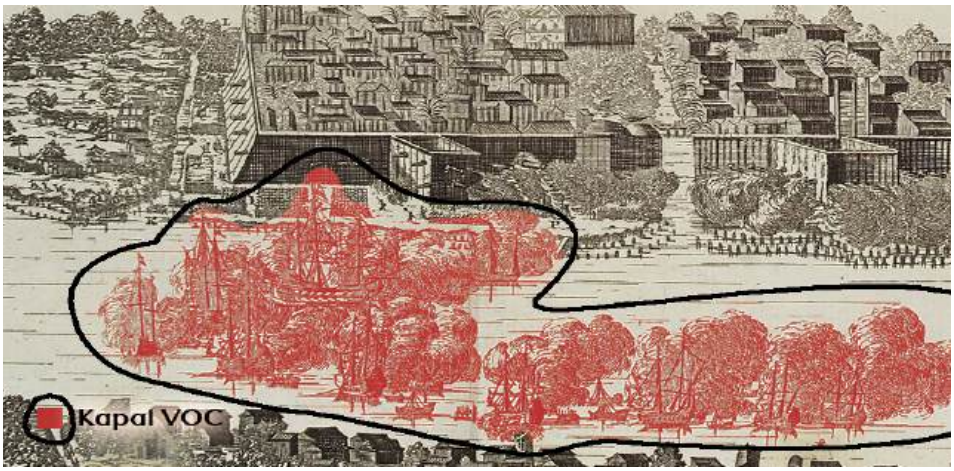
92 Lihat Turner, 2011, *Op.Cit.* Hal: 29-30.

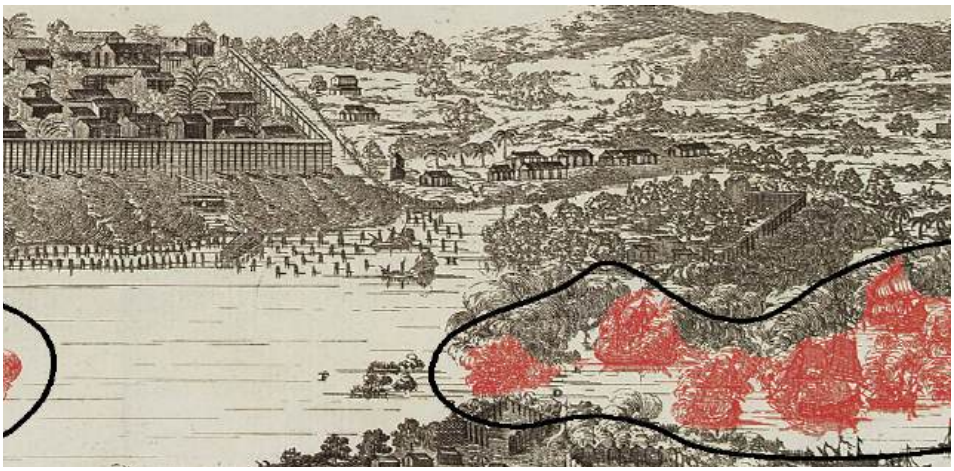
posisi Palembang dibuat berada di wilayah Jawa. Tetapi apa yang dilakukan oleh Portugis ini cukup sia-sia karena karena VOC dan EIC juga telah melakukan ekspansi ke daerah-daerah tersebut, terutama Ketika VOC berhasil menguasai Batavia.[93]

Peta memang menjadi instrumen penting mengingat jauhnya jarak Eropa dan Nusantara ketika itu. Belum lagi masalahnya jika gambaran peta tersebut tidak sesuai dengan realita. Misalnya kasusnya di Palembang Dalam pelayaran bangsa kulit putih menuju Palembang, banyak yang menyadari bahwa fungsi peta dan alat navigasi lainnya tidak terlalu signifikan karena cukup sulit membandingkannya dengan realita. Di Muara Sungai Musi di daerah Sungsang, ada begitu banyak cabang-cabang sungai yang dimana jika melewati jalur sungai yang salah maka kapal tidak bisa sampai di Palembang. Bahkan dalam kasus yang buruk bisa masuk perangkap bajak laut diperairan tersebut. Namun jika dibandingkan dengan Jambi, pelayaran di Palembang lebih memudahkan karena banyak penanda untuk masuk ke mulut atau muara Sungai Musi disekitar Selat Bangka. Pada dasarnya pelaut asing cukup banyak menggunakan jasa orang laut yang ada disekitar wilayah itu untuk memandu mereka masuk ke Palembang. Peran para orang laut ini sebagai penunjuk jalan sudah ada sejak era Sriwijaya.

---

93 Lihat Andaya, 2016, *Op.Cit*. Hal: 85-88.





Gambar 3.5 Ilustrasi kapal VOC dan kapal Palembang Ketika terjadi pertempuran tahun 1659.

Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Praktis pada era-era perdagangan rempah hingga abad-abad 19, kapal-kapal yang masuk ke Palembang adalah kapal-kapal yang memiliki urusan dagang terutama kapal VOC (kemudian Belanda), EIC, dan pedagang-pedagang skala besar lainnya. Namun diantara abad-abad itu juga terselip peperangan yang arenanya ada di sungai Musi sehingga penggunaan kapal-kapal perang menjadi sangat intens pada pertempuran ini. Misalnya pada pertengahan abad ke 17 dimana ada invasi militer VOC pimpinan Van Der Laen. Navigator dalam arma-

danya yaitu Nieuhoff, menggambarkan cukup detail proses peperangan dan beberapa pertempuran yang terjadi yang jelas melibatkan cukup banyak kapal-kapal perang dari kedua belah pihak. Termasuk sistem pertahanan Palembang sepanjang sungai Musi mulai dari Meriam-meriam disekitar Pulau Kemaro dan rakit-rakit api untuk menahan gerak kapal-kapal perang VOC.

Pada perkembangan selanjutnya penggunaan Meriam di tempat yang sama dan juga rakit api juga dipakai oleh Kesultanan Palembang ketika berperang melawan Belanda tahun 1819-1821. Tetapi jelas teknologi yang jumlahnya juga jauh lebih banyak. Mengingat perang ini terjadi beberapa kali, sehingga pada waktu itu tidak mudah untuk menaklukkan Palembang dibawah komando Sultan Mahmud Badaruddin II. Jika kita bicara Pelayaran dalam konteks perang, bisa dikatakan bahwa perang Palembang melawan Belanda tahun 1819-1821 merupakan perang terakhir yang dilakukan oleh masyarakat Palembang menggunakan sungai dengan skala yang besar. Kira-kira kurang dari satu abad kemudian ketika Jepang datang ke Palembang, juga menggunakan jalur sungai untuk mengalahkan Belanda, hanya memang tidak ada perlawanan berarti. Hal ini dikarenakan secara militer Belanda tidak menyiapkan armada sungai dan laut yang kuat untuk menahan gempuran Jepang. Sama halnya ketika peristiwa Perang Lima Hari Lima Malam pada awal Januari 1947, ketika Palembang sudah menjadi bagian dari Indonesia, dimana penggunaan sungai sebagai arena pertempuran juga tidak maksimal. Militer Indonesia di Palembang tidak memiliki sarana yang cukup untuk melakukan kontak senjata di sungai dengan kapal. Mereka

hanya menggunakan menembaki kapal-kapal Belanda di Sungai Musi dari rumah-rumah di pesisir Sungai Musi.[94]

3.2 Moderenisasi Perkapalan di Akhir Abad 19 dan Awal Abad 20

Teknologi perkapalan masuk ke Palembang sekiranya pada pertengahan abad ke 19. Sebelum itu, seperti yang telah disinggung sebelumnya bahwa perahu dan kapal tradisional banyak mendominasi wilayah perairan Palembang. Pada abad 19 penggunaan kapal jukung dan kajang sangat umum di perairan Palembang pada abad 19. Kapal-kapal ini digunakan untuk rute-rute pelayaran yang jauh misalnya antar Pelabuhan di Sumatra dan sekitarnya. Termasuk juga untuk melayari daerah-daerah sungai Palembang yang masih memiliki lebar yang cukup signifikan. Namun untuk rute-rute pendek didalam kota atau hanya sebatas menyeberang penggunaan rakit sangat umum. Walaupun terlihat sangat sederhana namun rakit juga punya kekuatan yang besar. Pada abad ke 18 lada umumnya diangkut atau didistribusikan menggunakan rakit dari kebun meunuju tempat-tempat penampungan. Di mulut sungai yang besar seperti di daerah Palembang, lada diangkut menggunakan semacam kapal penampung mirip tongkang dengan nama Tambangan. Kapal ini mampu menampung muatan sekitar 10-20 ton sekali angkut.[95] Bahkan dibeberapa tempat di Palembang rakit dijadikan alat transportasi untuk menyebrangkan mobil yang ingin melewati sungai.

---

94 Lihat Nanda Julian Utama, 2021, Pertempuran Palembang: Pertempuran Lima Hari Lima Malam di Palembang 1947. Yogyakarta: Matapadi Pressindo.

95 Lihat Marsden, 2013. *Op.Cit.* Hal: 167-168.

Gambar 3.6 Rakit yang difungsikan untuk menyebrangkan mobil disebuah sungai dipedalaman Palembang tahun 1920an
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Bisa dikatakan, selama periode Kesultanan Palembang hingga hingga paroh pertama abad ke 19 lebih banyak dikuasai oleh keluarga Arab, disamping karena kedekatan mereka dengan keluarga Kesultanan, mereka juga memiliki armada kapal yang banyak dan melayani rute-rute yang jauh hingga pedalaman Palembang.[96] Bahkan ini masih terasa ketika Kesultanan Palembang menyerah terhadap Belanda, dimana kapal-kapal yang masuk Palembang mayoritas dimiliki dan dinakhodai oleh orang-orang Arab, walaupun kapal-kapal tersebut berbendera asing. Namun dominasi orang-orang Arab

96 Kongsi pelayaran keluarga Arab yang terkenal ketika itu di Palembang adalah milik Said Aboe Bakar bin Ahmad. Lihat Utama, 2015. *Op.Cit.* Hal: 6-7.

dibidang perdagangan dan pelayaran mulai berkurang, terutama ketika pemerintah Kolonial Belanda berkuasa di Palembang. Perlahan-lahan dominasi etnis ini digantikan oleh peran orang orang Cina yang juga mengusahakan bisnis yang sama namun lebih moderen.[97]

Modernisasi yang dilihat pada aspek ini adalah moderenisasi pada aspek perkapalan dimana penggunaan mesin mulai diperkenalkan di Palembang. Kapal-kapal yang menggunakan tenaga uap, minyak bumi, dan lain-lain akan meramaikan pelayaran di Palembang pada tahun-tahun berikutnya setelah pertengahan abad ke 19. Disini peran dari para pedagang dan pemodal etnis Tionghoa mulai sangat terlihat.

Moderenisasi perkapalan pertama di Palembang terjadi ketika kongsi pelayaran *Nederlands Stroomvart Maatschappij* mulai mengoperasikan beberapa kapal uapnya di perairan sungai Palembang pada tahun 1870an. Namun kapal-kapal ini hanya berhenti di Pelabuhan Palembang saja karena hanya melayani rute-rute antar pelabuhan besar seperti Palembang-Singapura dan Palembang Batavia. Selain itu jadwal keberangkatan juga dirasakan cukup lama yaitu antara sekali atau dua kali dalam satu bulan. Beberapa kongsi Arab seperti Assegaf dan Almunawar juga mengadopsi teknologi perkapalan yang serupa hanya saja trayek yang mereka ambil tidak terlalu menguntungkan yaitu rute Palembang-Bangka.[98]

Tipe kapal bermesin selanjutnya yang dioperasikan di Palembang adalah tipe *hekwieler* atau kapal roda lambung. Kapal ini dikatakan lebih efisien karena bisa masuk lebih jauh ke pedalaman Palembang bahkan hingga wilayah Muara Enim dan Lahat. Pada awalnya kapal-kapal ini didatangkan dari Eropa, namun karena tuntutan modal akhirnya dilaku-

97 Lihat Supriyanto, 2013. *Op.Cit.* Hal: 104-106.

98 Lihat Peters, 1997. *Op.Cit.* Hal 59-60.

kan perakitannya di pelabuhan Palembang. Banyak juga kapal-kapal yang direkondisi, yaitu kapal tersebut awalnya rusak namun bisa ditarik hingga ke Pelabuhan Palembang dan diservis hingga bisa berjalan Kembali. Kongsi pelayaran yang mengoperasikan kapal jenis ini adalah *NV. Industrielle Maatschappij*, selain mereka juga memiliki unit-unit kapal uap dan jenis lainnya. Menariknya kongsi pelayaran ini tidak terlalu memiliki masalah permodalan, kongsi ini medapatkan sokongan dari beberapa petinggi pemerintah Kolonial terutama dalam masalah perakitan dan pembuatan kapal.[99]

Gambar 3.7 Tempat perakitan kapal milik *Industrielle Maatschappij* disekitar wilayah Pelabuhan Boom Baru tahun 1910an.
Sumber: Richter, 1911.

99 Bantuan untuk kongsi ini terutama datang dari W. Cremer (Sepupu Menteri Jajahan) yang memberikan modal terutama untuk pembangunan tempat perakitan kapal di pelabuhan palembang. Tempat inilah yang nantinya akan menghasilkan beberapa kapal-kapal bermesin yang disesuaikan dengan wilayah persungaian di Palembang. *Ibid.* Hal: 60-61

Moderenisasi dalam pelayaran terutama pengenalan teknologi dalam perkapalan ini sangat penting dalam rangka menunjang kepentingan ekonomi di Palembang. Sungai-sungai di Palembang sendiri bisa dikatakan ekstrim, arus di wilayah hilir tenang namun semakin ke hulu sisi sungai semakin menyempit dan deras serta sering ditemui kelokan-kelokan tajam. Disamping itu debit sungai juga berpengaruh pada proses pelayaran, terutama untuk rute ke pedalaman. Waktu terbaik berlayar adalah ketika musim hujan, karena jika pada musim kemarau debit air sungai akan berkurang drastis[100] Tipe kapal-kapal tradisional seperti jukung dan jung akan sangat kesulitan untuk melakukan pelayaran ke wilayah pedalaman Palembang pada waktu yang tidak baik, dimana kekuatan kapal dan perahu mereka yang manual tersebut sulit untuk menghindar dari rintangan atau kesulitan dalam melawan derasnya arus sungai di wilayah pedalaman. Oleh sebab itulah perkembangan ekonomi sangat tergantung dengan lancarnya arus lalu lintas pelayaran ketika itu.[101]

---

100 Pada musim kemarau beberapa bagian sungai akan mengalami pendangkalan, lambung kapal dan perahu yang terlalu besar akan sangat kesulitan untuk berlayar. Belum lagi ditambah dengan berbagai rintangan seperti batang dan ranting pohon yang tersangkut dari dasar sungai jika terjadi pendangkalan. Lihat Van Sevenhoven, 1971, *Op.Cit.* Hal: 11.

101 Terutama sebelum jalan darat berkembang, satu-satunya cara menuju wilayah yang kaya akan komoditas alam di wilayah pedalaman Palembang adalah melalui sungai, maka dari itu sungai sangat penting dalam arus distribusi komoditas tersebut untuk dipasarkan ke kota Palembang. Lihat Lihat Bambang Purwanto, 1998, *The Economic Integration of Different Ecological Zones In Southern Sumatra In The Late Colonial Period*, Yogyakarta: Jurnal Humaniora No. 7. Hal: 14-15.

Gambar 3.8 Kapal Jung pedagang Arab yang masuk Sungai Musi.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Maka dari itu keberadaan kapal-kapal berteknologi mesin ini sangat dibutuhkan di wilayah Palembang. desain kapal-kapal tersebut sangat efisien karena ramping dan datar pada bagian bawahnya yang memungkinkan pelayaran tetap terjadi walaupun debit air berkurang (lihat lampiran 4).[102] Tetapi manfaat yang paling penting dari penggunaan kapal-kapal ini adalah efisiensi waktu. Dibutuhkan waktu hingga satu bulan (tergantung debit air) untuk berlayar dari pelabuhan Palembang menuju wilayah Lahat (pedalaman) menggunakan kapal-kapal tradisional. Namun dengan kapal-kapal bermesin tersebut kedua wilayah itu bisa ditempuh hanya dalam waktu paling lama satu minggu. Namun kapal-kapal ini juga punya

102 Salah satu contoh penggunaan kapal-kapal bermesin yang efisien adalah di Sungai Merah, AS. Penguunaan kapal uap di wilayah itu memungkinkan terjadinya pelayaran walaupun debit air berkurang, hal ini dikarenakan bagian bawah kapal yang datar. Lihat Marrion H. Heriot, *Steamboat Transportation on the Red River, 1940*, Source: Minnesota History, Vol. 21, No. 3, Published by: Minnesota Historical Society Press. Hal: 245-246.

kekurangan yaitu:. biaya operasional dan pengadaan kapal yang tinggi,[103] serta bobot angkut yang bisa dikatakan lebih kecil dari pada kapal-kapal tradisional yang sama besarnya.[104]

Gambar 3.9 Sebuah kapal roda lambung yang sampai ke Muara Enim tahun 1920.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

3.3 Jaringan Pelayaran Pada Awal Abad 20

Dalam jaringan pelayaran di Palembang yang juga dijadikan jaringan perdagangan, sungai memegang pernan yang sangat vital. Pada dasarnya sebagai sebuah kota Pelabuhan kuno, Palembang sudah lama terkoneksi dengan wilayah-wilayah Pelabuhan besar baik di Jawa dan Selat Malaka. Posisinya yang tidak persis berada di pesisir laut, tidak menjadi mas-

---

103 Bahkan pada awal-awal pengadaannya beberapa perusahaan Belanda membutuhkan modal-modaldari pemerintah. Lihat Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 60.

104 bobot angkut kapal-kapal roda lambung hanya sekitar 10 ton, bandingkan dengan kapal jung Arab yang memiliki bobot hingga 20 ton untuk pelayaran lokal. Lihat Supriyanto, 2013, "*Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864*, Yogyakarta: Ombak. Hal: 90-91.

alah karena wilayah ini dihubungkan oleh sungai besar yang bermuara ke lautan. Dalam konteks politik posisi Palembang sebagai kota Pelabuhan didalam pulau sebenarnya memiliki keuntungan tersendiri. Sebagai sebuah pusat dari kekuatan politis, wilayah Palembang lebih mudah untuk mengawasi wilayah-wilayah pedalaman yang juga terhubung melalui sungai-sungai besar yang bermuara ke Sungai Musi dan cukup menyulitkan musuh untuk menyerang masuk dengan berbagai rintangan yang dibuat sepanjang aliran sungai.[105]

Hal tersebut telah berlangsung selama berabad-abad. Hal ini juga belum dilihat dari bagaimana jaringan pelayaran muncul di Sungai-sungai Palembang. Jelas hal ini juga sudah berlangsung selama berabad-abad sejak keterlibatan Palembang dalam konstelasi perdagangan kuno diatas. Walaupun secara kultur antara wilayah *Uluan* dan *Iliran* tidak hanya berbeda dalam persoalan geografis dan kultur, kedua wilayah bisa dikatakan bisa hidup berdampingan dengan damai. Jelas ini ada kaitannya dengan hubungan saling membutuhkan antara kedua wilayah. Kemakmuran *Iliran* sangat ditentukan dengan komoditas yang dihasilkan dari daerah *Uluan*. Sebaliknya *Uluan* juga butuh daerah strategis seperti Palembang bukan hanya sebagai gerbang pemasaran dari komoditasnya namun juga tempat dimana mereka bisa mendapatkan barang-barang impor yang mereka butuhkan. Disisi lain, agaknya salah satu hal mengapa kemudian hubungan *Uluan* dan *Iliran* sangat baik adalah cara Sultan memperlakukan pembesar-pembesar lokal *Uluan* dengan penuh penghormatan, sedangkan disisi yang lain para pembesar tersebut juga menghormati Sultan dengan berbagai cara.

---

105 Lihat Leonard Andaya. 2008. *Leaves of Same Tree: Trade and Ethnicity in The Straits Melaka.* Honolulu: University of Hawaii. Hal: 54-55.

Hubungan ketergantungan ini juga dipengaruhi oleh sungai yang menjadi sarana transportasi utama untuk menuju *Uluan*. Cukup sulit mencari narasi historiografi terutama yang berkaitan dengan jaringan pelayaran antara wilayah *Uluan* dan *Iliran* Palembang sebelum abad 19, kecuali beberapa ekspedisi Sultan di Palembang ketika meninjau *Uluan*. Data-data ini mulai agak terang pada abad ke 19 dimana rute-rute pelayaran menuju *Uluan* mulai tercatat. Salah satu alasan lain mengapa transportasi sungai lebih di pilih di Palembang dari pada transportasi darat adalah terkait masalah keamanan. Selain karena di abad 19 dan awal abad 20 jaringan transportasi darat seperti jalan-jalan beraspal belum ada, rute-rute darat terutama di *Uluan* juga cukup riskan karena ada ancaman serangan binatang buas. Dalam sebuah laporan kolonial, salah satu jalan yang menuju wilayah pedalaman Palembang terjadi sekitar 17 serangan fatal dari harimau hanya pada jalan itu saja sepanjang tahun 1869.[106]

Sering kali daerah di pedalaman Palembang tidak bisa dijangkau sama sekali baik lewat rute sungai maupun rute darat, terutama ketika musim hujam yang besar. Hal ini terjadi karena pada jalur darat yang belum diaspal, hujan besar akan membuat kereta kuda atau kendaraan lain sulit untuk melewati jalan yang biasanya berubah menjadi lumpur di musim hujan. Kemudian untuk rute sungai biasanya dengan curah hujan yang tinggi debit air akan naik makan pelayaran harusnya menjadi mudah. Namun pada waktu-waktu ketika intensitas hujan sangat tinggi maka air sungai cenderung meluap dan membawa berbagai hambatan seperti kayu-kayu besar yang hanyut ke tengah sungai dan mengganggu proses pelayaran.

---

106 Lihat Eric Tagliacozzo. 2005. *Secret Trades, Porous Borderm Smuggling and States Along A Southeast Asian Frontier 1865-1915*. New Haven & London: Yale University Press. Hal: 77-78.

Belum lagi dengan aksi perompakan di sungai, mengingat kapal dan perahu yang terhambat pada musim hujan akan menjadi sasaran empuk para perompak.[107]

Penggunaan kapal-kapal berteknologi mesin di Palembang mulai intens terjadi pada awal abad ke-20. Pada masa yang sama juga Palembang menjadi produsen berbagai komoditas penting dipasaran lokal dan dunia seperti karet, kopi, dan barang-barang tambang (batu-bara dan minyak bumi). Terutama dalam hal penanaman kopi dan karet yang punya andil signifikan pada peningkatan taraf hidup masyarakat Palembang. Hal ini disebabkan karena struktur perkebunan dan perdagangan kedua komoditas tersebut agak berbeda dengan dengan wilayah lain di luar Palembang. Istilah perkebunan rakyat menjadi hal yang umum ketika itu, dimana hampir sebagian besar perkebunan karet dan kopi di wilayah Palembang dikuasai oleh masyarakat Palembang sendiri.

Namun persoalannya adalah hampir keseluruhan letak dari seluruh komoditas tersebut berada di wilayah pedalaman Palembang. Akses untuk memasarkan komoditas-komoditas tersebut hanya bisa dilakukan lewat pelayaran-pelayaran sungai. pada penjelasan sebelumya, kapal-kapal bermesin mulai marak digunakan di Palembang, dan pada awal abad 20 menjadi transportasi yang dominan di Palembang sebelum berkembangnya transportasi darat. Persaingan yang ketat dalam bidang pelayaran ini terjadi antara kongsi-kongsi Eropa dan Cina. Terutama setelah *Koninkklijke Pakeetvaart Maatschappij* (KPM) mulai masuk ke perairan Palembang. KPM yang berdiri pada tahun 1888, dan mengambil alih kontrak pelayaran dari kongsi-kongsi sebelumnya. Selain itu KPM juga mendapat bantuan modal dan juga bantuan politis dari pemerintah Ko-

107 Ibid. Hal 78.

lonial Belanda, sehingga kedudukannya dalam persaingan di wilayah Hindia-Belanda relatif terkendali.[108]

Terbentuknya KPM sebenarnya juga punya tujuan memutus mata rantai jaringan perdagangan dan pelayaran antara beberapa wilayah Nusantara dengan wilayah Singapura. Awalnya pemerintah Kolonial menganggap wilayah diluar pulau Jawa adalah wilayah periferi terutama pada abad ke 19, sehingga ketika Inggris membangun Singapura, pihak Kolonial agaknya tidak tertarik untuk mengimbaginya. Namun ketika Singapura tumbuh menjadi pelabuhan besar dan punya pengaruh ke beberapa wilayah Nusantara, pemerintah kolonial akhirnya sadar dan coba mengalihkan basis dagang tersebut lewat rute-rute yang dijalankan KPM. Keuntungan politis yang dimiliki oleh KPM membuat mereka seringkali memenangkan tender-tender yang dikeluarkan oleh pemerintah kolonial. Disamping itu pemerintah Kolonial juga mencoba melakukan rehabilitasi beberapa pelabuhan dengan tujuan bisa dijadikan sebagai basis dagang untuk beberapa wilayah di Hindia-Belanda.[109]

Perkembangan Singapura sebagai sebuah Pelabuhan bebas membuat pemerintah kolonial Belanda cukup frustrasi kemudian mengubah beberapa Pelabuhan di wilayahnya menjadi Pelabuhan bebas, seperti Tanjung Pinang, Pontianak, Sambas, Lampung, Makassar, Menado, dan beberapa Pela-

---

108 Lihat Sulistiyono, 2004, *Op.Cit.* Hal: 162-164.

109 Beberapa pelabuhan tersebut adalah Belawan, Tanjung Priok, Semarang, Surabaya, dan Makassar. Belanda bermaksud menjadikan pelabuhan-pelabuhan tersebut sebagai tempat menumpuk komoditas-komoditas dari wilayah sekitarnya. Komoditas Palembang sendiri diarahkan menuju Tanjung Priok yang diproyeksikan sebagai Kompetitor Singapura sebagai pelabuhan bebas. Lihat Howard W. Dick, *Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional*, dalam Linblad, Thomas J. (ed), 2002, "Fondasi Historis Ekonomi Indonesia", Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 404-409.

buhan di bagian timur (Ambon, Banda, dan Ternate). Namun karena tidak diimbangi dengan pembangunan infrastruktur yang signifikan, Pelabuhan-pelabuhan ini tidak cukup untuk menandingi volume perdagangan di Singapura yang tidak terganggu sama sekali dengan pengalihan status Pelabuhan-pelabuhan di wilayah Hindia Belanda tersebut. Ini juga yang kemudian menjadi alasan kuat mengapa kemudian Pemerintah Belanda berusaha untuk menguasai rute-rute pelayaran dengan membentuk KPM. KPM juga bertujuan untuk menjangkau wilayah-wilayah terluar Indonesia dalam rangka ekspansi bisnis pemerintah kolonial. KPM menawarkan harga pengiriman barang dengan tarif yang lebih murah dibandingkan jika barang harus dikirimkan dulu ke Singapura. Namun perusahaan-perusahaan besar di Singapura terutama yang bergerak di bidang pelayaran juga tidak tinggal diam akan hal ini. Mereka punya relasi para perusahaan pelayaran yang lebih kecil yang memiliki armada-armada yang justru bisa menjangkau lebih jauh dan dalam dari pada rute-rute KPM (misalnya rute sungai di Palembang yang lebih banyak dikuasai oleh kongsi pelayaran lokal dan Tionghoa yang punya koneksi dengan Singapura).[110]

---

110 Lihat Howard Dick And Patrick J. Rimmer. 2003. Cities, Transport, and Communication, The Integration of Southeast Asia Since 1850. New York: Palgrave Macmillan.

4 ILIR

PALEMBANG

KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

KAPAL—JAVA.

DATANG:

s.s. „BLINJOE" 31 Juli dari Batavia.

s.s. „MERAK" 1 Aug. dari Batavia, Semarang, Soerabaja, Balikpapan, T. Bajoer, T. Redeb dan Tarakan.

s.s. „SPEELMAN" 4 Aug. dari K. Toengkal, M. Saba dan Djambi.

s.s. „PALEHLEH" 4 Aug. dari Toboabli dan Batavia.

BERANGKAT:

s.s. „BLINJOE" 1 Aug ka Batavia.

s.s. „MERAK" 2 „ ka Batavia, dan pinda kapal di Batavia ka Semarang, Soerabaja, Baikpapan, Tarakan, T. Redeb, T. Bajoer dan Sangkoelirang.

s.s. „SPEELMAN" 4 Aug. ka Muntok, Batavia, Semarang, Pekalongan, Tegal dan Cheribon.

s.s. „PALEHLEH" 5 Aug. ka Batavia.

KAPAL—DJAMBI.

s.s. „G. MICHIELS" 6 Aug. dari Muntok, Batavia, Cheribon, Tegal, Pekalongan dan Semarang.

s.s. „SPEELMAN" 13 Aug. dari Muntok, Batavia, Cheribon, Tegal, Pekalongan dan Semarang.

s.s. „G. MICHIELS" 6 Aug. ka M. Saba, Djambi, dan Koeala Toengkal.

s.s. „SPEELMAN" 13 Aug. ka M. Saba, Djambi dan Koeala Toengkal.

KAPAL—SINGAPORE.

s.s. „THEDENS" 1 Aug. dari Muntok dan Singapore.

s.s. „THEDENS" 8 „ dari Muntok dan Singapore

s.s. „THEDENS" 2 Aug. ka Muntok dan Singapore.

s.s. „THEDENS" 9 „ ka Muntok dan Singapore.

DIENST PELAJARAN DI KALI MOESI, LEMATANG DAN RAWAS.

MOESI — Dari Palembang berangkat saban hari Rebo sore dan Saptoe sore satoe kapal Roda Lamboeng (Hekwieler) pake accommodatie boeat passagier klas 1, (kapal Ogan II atawa Kapoeas) ka Sekajoe, Karang Ringin, Toman, Mambang, Moeara Klingi dan laen laen tempat jang ada diantara itoe bagian.

LEMATANG — Sekali seminggoe dengen vrachthekwieler Bingin ka Modong —Teloek, Loeboek—Moeara Enim dan laen-laen tempat jang ada diantara itoe bagian.

RAWAS — Tiga kali seboelan dengen hekwieler „Sekajoe" ka Sekajoe, Karang Ringin, Toman, Bingin, Teloek, Moeara Roepit dan laen laen tempat di itoe bagian.

Katrangan tentang pelajaran, ongkos kapal dan barang barang boleh dapet pada kantoor Hekwielerdiensten Boom Ogan, Lorong Tibo, Telefoon No. 121.

TELEFOON No:

472 Agent, sasoeda toetoep kantor, Roemah Prins Hendriklaan No. 1 Telefoon No. 118.

13 1e Geëmployeerde, sasoeda toetoep kantor No. 310.

134 Oeroesan pengiriman barang - barang dan ticket K. P. M. S.M.N.-R.L. Lissone & Lindeman dan K.N.I.L.M. (Boeat oeroesan K.N.I.L.M. djoega Telefoon No. 13)

310 Oeroesan barang - barang jang masoek dan Boekhouding sasoeda kantor ditoetoep Roemah Employe 1.

488 Claims.

Gambar 3.10 Contoh iklan rute dan trayek KPM di Palembang tahun 1930. Iklan semacam ini sering ditampilkan di beberapa surat kabar Palembang.
Sumber: *Hanpo* 1930

Rute yang diambil KPM untuk wilayah Palembang biasanya hanya melalui pelabuhan-pelabuhan besar, namun ada beberapa rute sungai menuju pedalaman yang mereka ambil.[111] Rute trayek KPM yang melewati Palembang adalah jalur 4, 4a, 4c, 4f, dan jalur pelayaran sungai. Rutenya sendiri adalah Jalur No. 4 yaitu jalur Jawa-Muntok-Palembang-Jambi dengan durasi 1 minggu sekali. Kemudian jalur 4a juga seminggu sekali dengan rute Palembang-Batavia. Jalur 4c seminggu sekali dengan rute Singapura-Palembang pulang-pergi. Kemudian jalur 4f dengan rute Batavia-Menggala-Palembang pulang-pergi dengan waktu dua minggu sekali. Sedangkan untuk wilayah sungai sendiri rute yang ditempuh meliputi Palembang-Sekayu-Muara Kelingi pulang-pergi satu minggu sekali.[112] Selain menuju sekayu kapal-kapal KPM juga punya trayek menuju Muara Enim dan Muara Rupit (lihat gambar 3.9). Disamping itu KPM juga berencana membangun semacam perwakilannya di Palembang yang sebelumnya belum ada yaitu direncanakan di wilayah Tengkuruk.[113]

---

111 Lihat Henry J. Van Noppen, 1919, *Zuid Sumatra*", Benkoelen: Typ. Drukkerij Lim Djin Seng. Hal: 7-8.

112 Sulistiyono, 2004. *Op.Cit.* Hal: 214-215.

113 Lihat *Kemoedi* Tanggal 2 Agustus 1926.

Gambar 3.11 Potret kantor KPM di Palembang tahun 1931.
Sumber: www.tropenmuseum.nl

Terjadi peningkatan yang signifikan pada pengiriman barang lewat sungai, dari pelabuhan-pelabuhan dan pasar-pasar kecil di pedalaman menuju palembang dan begitupun sebaliknya. Selama kurun waktu 1911-1913 lebih dari 3000 ton muatan telah dikirim via kapal-kapal bermesin dari pedalaman Palembang menuju pelabuhan Palembang.[114] Disamping itu jumlah kapal-kapal mesin yang melewati anak-anak sungai Musi juga meningkat. Misalnya ada sekitar 300 kapal yang melewati Sungai Klingi dan sekitar 170 kapal yang melewati sungai Rawas antara tahun 1907-1909.[115]

Sedangkan diluar KPM ada beberapa kongsi pelayaran milik Cina dan Arab yang juga mengambil rute-rute laut atau jarak jauh, hanya saja untuk menghindari terjadinya persaingan dengan KPM mereka mengambil rute atau jarak yang me-

114 *Kolonial Verslaag* Tahun 1914.

115 Lihat J.P.F. Richter, 1911, *Rapport Noppens Den Aanleg Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*, Batavia: Landsdrukkerij. Hal: 221.

mang tidak dilalui KPM. Beberapa kongsi pelayaran tersebut disajikan dalam tabel 3.1 dibawah ini.

Tabel 3.1 Trayek kapal dengan rute jarak jauh di Palembang (diluar KPM)

Kongsi	Nama Kapal	Jenis	Rute
Chu Sung kin	Ophir	Penumpang	Palembang-Singapura
NV Tiong Hoa Loen Tjoen116	-	Penumpang	Palembang-Singapura
Alimoenar Assgaff & co	Satellite	Penumpang	Palem-bang-Muntok-Menggala
Tja Sam Goan	Sri Blitang	Penumpang	Palembang-Menggala

Sumber: Richter, 1911: 279; *Hanpo* 18 Juli 1926

Dari tabel diatas terlihat bahwa trayek-trayek yang diusahakan oleh kongsi-kongsi tersebut memang bukanlah pelabuhan-pelabuhan yang besar, kecuali Singapura. Disamping itu dominasi kongsi pelayaran Cina jelas terlihat dalam rute-rute jarak jauh dari Palembang ini. Tiga dari empat kongsi tersebut merupakan kongsi Cina, sedangkan satunya merupakan kongsi pelayaran Arab yang mengambil rute Palembang-Muntok (Bangka).

Sejak penguasaan oleh KPM yang sudah dimulai sejak medio 1880an, para pengusaha pelayaran sudah melihat adanya dominasi yang akan dimiliki KPM, terlebih perusahaan tersebut memiliki dukungan politis dari pemerintah kolonial. Oleh sebab itu perusahaan swasta terutama kongsi pelayaran milik orang-orang Cina (terutama di Singapura) menyadari mereka harus menguasai rute-rute pelayaran lokal. Mereka

116 Kongsi ini merupakan peleburan dari dua kongsi pelayaran yaitu *Hoa Siang Koe Ek Maatschappij* dan *Tiong Hoa Phang Giap Kongsie*. Lihat *Hanpo* 18 Juli 1926.

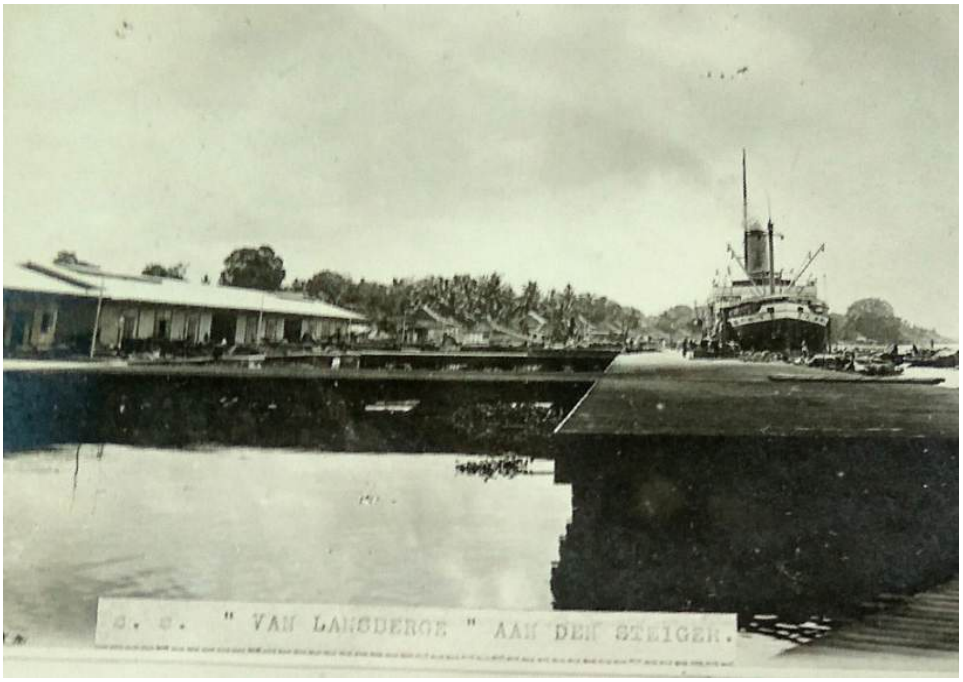
cukup piawai mengubah kapal-kapal bekas dengan ukuran kecil tonase 5-10 tons kemudian direstorasi dan dikirimkan ke beberapa kongsi pelayaran lokal di Indonesia, salah satunya di Palembang. Disisi yang lain Pemerintah Kolonial lewat KPM menganggap armada-armada yang diusahakan oleh kongsi-kongsi pelayaran Cina ini merupakan ancaman yang nyata. Salah satu perusahaan pelayaran yang cukup memberikan tekanan pada KPM adalah Wee Bin Shipping Company. Menurut salah satu agen KPM di Singapura bernama Van der Burg mengatakan bahwa ia agak khawatir jika KPM akan kalah bersaing dengan perusahaan tersebut. Karena Wee Bin telah memiliki rute-rute dibeberapa tempat di Sumatera dan Kalimanatan, salah satunya di Palembang. Rute-rute ini sudah lebih dulu berkembang sebelum adanya ekspansi dari KPM.[117]

Selama medio tahun 1900-1925, aktifitas pelayaran di Palembang mengalami masa-masa perkembangan yang baik. Arus lalu lintas pelayaran sungai yang ramai mulai dari pedalaman ke pelabuhan Palembang dan dari pelabuhan Palembang ke wilayah luar Palembang. Disamping itu dengan ukuran yang jauh lebih besar dari kapal-kapal sebelumnya mulai banyak bersadar dipelabuhan Palembang, hal ini dikarenakan pada tahun 1919 pemerintah *Gemeente* Palembang dan kepala pelabuhan Boom Baru memperbaiki *steiger* di sekitar pelabuhan Boom Baru agar kapal-kapal besar tersebut lebih mudah bersandar dan bisa menampung lebih banyak kapal.[118]

---

117 Lihat JNFM. Campo.2002. Engines of Empire, Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia. Hilversum: Verloren. Hal: 154-155.

118 Lihat ANRI, Inventaris BOW No. 1408, *Stukken Betreffende Het Plaatsen Van Meerpalen Voor den Steiger te Palembang* 10 Juni 1919 V/392/H/1919.



Gambar 3.12 Steiger di Pelabuhan Boom Baru yang baru saja di perbesar tahun 1919, sehingga Nampak pada gambar kapal-kapal besar (KPM) bisa bersandar dengan baik di pelabuhan Palembang
Sumber: Noppens, 1919.

Untuk itulah pemerintah Kolonial juga berusaha memperbaiki sarana dan prasarana yang ada. Tidak hanya itu Direktur B.O.W (pelabuhan) Palembang kembali menganggarkan dana sekitar f.20.000 untuk merenovasi kembali *steiger* di pelabuhan & memperluas *loods-loods*nya agar pelabuhan bisa menampung lebih banyak kapal.[119] Selain itu pemerintah kota (*Geemente*) juga berencana menambahkan armada kapal penyebrangan publik untuk rute dalam kota yaitu Sekanak-kertapati.[120]

Dampaknya terlihat jelas dimana Jumlah kapal-kapal berteknologi mesin yang berlayar ke wilayah Palembang juga

119 *Boemi Melajoe* 12 Februari 1927.
120 *Pertja Selatan* 19 Juli 1926.

terus menanjak signifikan dari tahun 1916 hingga 1925, seperti yang disajikan pada tabel 3.2 dibawah ini.

Tabel 3.2 Jumlah Kapal-kapal bermesin yang masuk ke Palembang 1916-1926.

Tahun	Jumlah Kapal	Dalam meter kubik
1916	1.065	888.226
1917	815	1.086.170
1920	1.132	1.950.875
1923	1.172	2.875.807
1925	1.565	4.542.628

Sumber: *Boemi Melajoe*, 11 Agustus 1927; Noppens 1919: 7-8

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa terjadi perkembangan yang signifikan dalam pelayaran sungai di Palembang selama 10 tahun antara 1916-1925. Pada tahun 1916 jumlah kapal yang masuk pelabuhan Palembang sekitar 1.065, namun pada tahun 1917 terjadi penurunan jumlah kapal yang masuk, tetapi tonasenya malah meningkat. Hal ini mengindikasikan bahwa kapal-kapal yang masuk Palembang berukuran besar. Peningkatan juga terjadi pada tahun 1920 dimana angka jumlah kapal yang masuk Palembang berjumlah sekitar 1.132 kapal, begitupun dengan tahun 1923 yang kembali mengalami peningkatan menyentuh angka 1.172 kapal. Puncaknya terjadi pada tahun 1925 dimana total kapal yang masuk Palembang mencapai 1.565 kapal. Arus kapal yang masuk dan keluar juga selalu bertambah secara signifikan, salah satu penyebabnya adalah fasilitas penunjang pelabuhan yang terus diperbaiki membuat kapal-kapal bermesin lebih mudah bersandar di Palembang. Hal ini menjadi bukti bahwa pelayaran daratan atau sungai tidak bisa diremehkan begitu saja jika dibandingkan dengan pelayaran laut, bahkan untuk ukuran pulau Sumatra pelabuhan Palembang menjadi pelabuhan paling

sibuk mengalahkan pelabuhan samudra seperti pelabuhan Belawan di Medan.[121]

Selain kapal-kapal yang berlayar masuk ke Palembang, juga ada kapal-kapal yang memang dimiliki oleh kongsi pelayaran di Palembang itu sendiri. Jumlah kapal-kapal bermesin yang dimiliki oleh kongsi-kongsi ini hingga tahun 1908 adalah sekitar 16 kapal, dimana 10 diantaranya dimiliki oleh kongsi pelayaran Cina dan sisanya dimiliki oleh kongsi pelayaran Bumiputra. Kongsi-kongsi ini kebanyakan bergerak pada jasa transportasi penumpang dan distribusi barang dari Palembang ke *Uluan* dan sebaliknya.[122] Kongsi pelayaran Cina bisa dibilang cerdik dalam melihat situasi persaingan kala itu, mereka megusahakan trayek diluar rute KPM dan menempatkan diri menjadi partner KPM dari pada menjadi kompetitor. khusus yang terjadi di Palembang dimana mereka sebenarnya mengusahakan berbagai trayek pelayaran yang sebetulnya belum diusahakan oleh kongsi-kongsi Eropa terutama KPM. Jadi mereka lebih menempatkan diri mereka menjadi partner dari kongsi tersebut dari pada mengambil resiko persaingan mengambil rute yang sama dengan yang diambil KPM di *Uluan* Palembang.[123] Hingga tahun 1910, muncul beberapa kongsi pelayaran lokal yang mengadakan trayek pelayaran menuju sungai-sungai di pedalaman Palembang seperti yang ada pada tabel 3.3 dibawah ini.

---

121 . Lihat, Asnan, 2016. *Op.Cit.* Hal: 116-118.

122 Angka ini bahkan terus bertambah dimana dari 47 kapal roda lambung yang beroperasi di Palembang hingga tahun 1920an, sebagian besar milik kongsi pelayaran Cina. Lihat Zed, 2003, *Op.Cit.* Hal: 95-96.

123 Kebanyakan dari kongsi-kongsi pelayaran dan dagang milik Cina tetap menggunakan jasa KPM terutama pada pengiriman barang ke rute-rute yang telah KPM tetapkan dari pada berusaha untuk membuat trayek sendiri untuk menyaingi KPM. Rute yang biasa digunakan adalah palembang-Batavia. Lihat *Kemoedi*, 3 Juli 1926.

Tabel 3.3 Daftar kongsi pelayaran sungai di Palembang tahun 1910.

Kongsi	Nama Kapal	Jenis	Rute
Kiam Boh	Lematang Hong Seng Bie Sin Heng Bie Post Paket	Penumpang Penumpang Penumpang Penumpang	Palembang-Baturaja Palembang-Muara Enim Palembang-Muara Klingi Palembang-Afwisseland
Tjia Kiam Tjie	Noer Salim Sin Joe Sing	Penumpang Penumpang	Palembang-Muara Klingi Palembang-Muara Rupit
Tjiah Koh Ping	Tan Joe Sing Klanten	penumpang Penumpang	Palembang Muara Enim Palembang-Baturaja
Eneng	Wilhelmina	Penumpang	Palembang-Moesi Ilir
Haji Apidin	Mir Moesi Emma	Penumpang Penumpang	Palembang-Moesi Ilir Palembang-Afwisseland
Sidiek	Tonghin	Penumpang	Palembang-Muara Rupit
Haji Akip	Rawas	Penumpang	Palembang-Muara Enim
Lim King Tjang	Soerolangun	Penumpang	Palembang Afwisseland
Mohammad Tajip	Mirlina	Penumpang	Palembang-Moesi Ulu

Sumber: Richter, 1911: 280.

Dari tabel diatas terlihat jelas bahwa mayoritas trayek pelayaran sungai menuju beberapa daerah pedalaman Palembang dikuasai oleh kongsi pelayaran Cina. Walaupun dari jumlah sembilan kongsi pelayaran tersebut hanya terdapat empat kongsi pelayaran Cina, namun dari jumlah kapal dan trayek yang disediakan mayoritas dikuasai oleh empat kongsi Cina diatas. Disamping itu beberapa rute yang diambil memang belum menjadi rute yang diusahakan KPM seperti daerah Baturaja dan Musi Ulu. Armada milik kongsi Cina ini terkenal dengan istilah “armada semut” karena jumlah armadanya yang banyak ketika itu. Salah satu sebab mengapa mereka mudah memiliki kapal-kapal bermesin adalah para pedagang-pedagang besar Cina di Singapura banyak membeli kapal-kapal bekas yang

berharga murah namun masih dalam kondisi yang baik. Kapal-kapal ini kemudian disebarkan disekitar Singapura termasuk di Palembang agar jaringan perdagangan (terutama karet) bisa terus terjaga. Hal ini kemudian mengidikasikan bahwa penguasaan bisnis transportasi lokal sebenarnya dikuasai oleh kongsi pelayaran Cina, walaupun pada saat yang bersamaan struktur saat itu sangat dikuasai oleh KPM. Hanya saja KPM biasanya hanya melayani daftar trayek-trayek yang jauh saja.

Lalu-lintas pelayaran yang ada di sungai-sungai Palembang juga bukan hanya semata-mata milik sektor perdagangan saja. Namun ada beberapa kepentingan lain yang juga mengandalkan lalu lintas pelayaran sungai, misalnya untuk naik Haji. Wilayah Palembang merupakan salah satu basis pelabuhan Haji di wilayah Sumatra selain Padang dan Aceh, [124] disamping itu jamaah Haji dari wilayah ini juga dikategorikan banyak.[125] Mereka biasanya diberangkatkan oleh kongsi-kongsi pelayaran Haji dari pelabuhan Palembang, salah satu kongsi Haji yang terkenal adalah *Kongsi Tiga*. Kongsi ini memiliki enam kapal yang memberangkatkan jamaah Haji Palembang menuju Jeddah. Biaya tiket pemberangkatannya sebesar f. 262,25 untuk dewasa dan f. 137.75 untuk anak-anak (anak kecil dibawah umur 1 tahun tidak dipungut biaya), biaya ini sudah termasuk fasilitas makan dan karantina Haji.[126] tetapi ada juga kongsi-kongsi atau agensi Haji ini yang menawarkan penjemputan dari wilayah *Uluan* atau pedalaman menuju

124 Lihat Dien Majid, 2008, *Berhaji di Masa Kolonial*, Jakarta: CV. Sejahtera. Hal: 84-85.

125 Jamaah Haji asal Palembang selama tahun 1900-1930 adalah terbesar yang kedua setelah jamaah haji asal Sumatra Barat (Padang). Lihat Husni Rahim, 1998, *Sistem Otoritas dan Administrasi Islam, Studi tentang Pejabat Agama pada Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang*, Jakarta: Penerbit Logos. Hal: 186-187.

126 *Pertja Selatan* November 1927.

pelabuhan palembang tempat kapal-kapal besar menunggu. Salah satu agensi Haji yang mengusahakan hal semacam ini adalah milik Haji Tohir.[127]

Beberapa dari perusahaan tambang di Palembang besar Seperti *Bataafsche Petroleum Maatschappij* (BPM) dan *Standar Oil* (yang nantinya akan berubah menjadi STANVAC). Keduanya memiliki pabrik pengolahan minyak di pinggiran sungai Musi. Mereka memiliki kapal-kapal angkut minyak yang yang nantinya akan diedarkan ke wilayah Jawa dan Singapura.[128] Namun terkadang perusahaan-perusahaan minyak tersebut juga memakai jasa kongsi pelayaran misalnya perusahaan minyak di Muara Enim yang menggunakan jasa *Industrielle Maatschappij*. Tetapi rupanya pada tahun 1903 pernah terjadi insiden kecelakaan yang melibatkan kongsi pelayaran tersebut, sehingga kapal dengan muatan minyak tersebut tenggelam di sungai Musi.[129] Selain kapal-kapal angkut minyak, perusahaan-perusahaan tersbut juga memiliki kapal-kapal angkut untuk para buruhnya (kapal RO) dengan rute-rute pendek penyeberangan sungai.[130]

---

127 *Kemoedi* 16 Oktober 1926.

128 Lihat Ida Liana Tanjung, *The Indonesianization of The Symbols of Modernity in Plaju (Palembang), 1930-1960s*, dalam Colombijn, Freek dan Joost Cote (ed), 2015, *Cars, Conduits, and Kampongs, The modernization of the Indonesian City, 1920-1960*, Leiden: Brill. 302-303

129 Tenggelamnya kapal angkut minyak tersebut dimiliki oleh *Industrielle Maatschappij* dengan nama kapal "Geneffe". Kapal Geneffe yang karam ini sangat mengganggu lalu lintas pelayaran sungai ada waktu itu, karena bangkainya masih terlihat di permukaan sungai. *Industrielle maatschappij* sendiri seakan lepas tangan dengan kejadian ini karena merasa biaya operasional pengangkutan bangkai kapal tersebut terlalu besar dan meminta bantuan pada pemerintah terutama dinas angkatan laut Hindia Belanda. Lihat ANRI, *Algemene Secretarie, Department Der Marine Bijlagen* No. 13.449, 21 September 1904.

130 Lihat *Pertja Selatan* 26 Juli 1926.

Gambar 3.12. Potret Pelabuhan untuk kapal minyak milik BPM di Plaju sekitar tahun 1939.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Data penerimaan pajak kapal yang masuk ke Palembang bukan hanya yang menuju Pelabuhan Boom Baru, namun juga kapal-kapal minyak yang berlabuh di Plaju dan Sungai Gerong. Plaju dan Sungai Gerong pada awal abad 20 merupakan daerah pengolahan minyak dari *Uluan*. Sehingga pada periode ini kapal-kapal khusus minyak juga berseliweran di Sungai Musi. Adapun data ini diambil dari tahun 1921-1928 pada masa Residen J. Tideman.

Tabel 3.4 Penerimaan dari Pajak Kapal yang bersandar di Palembang.

Tahun	Palembang	Plaju	S. Gerong	Total
1921	1.528.089	1.892.265	-	3.420.354
1922	1.580.303	2.136.711	-	3.717.014
1923	1.648.098	698.065	-	2.346.263
1924	1.879.194	967.937	-	2.847.131
1925	4.106.542	1.381.501	-	5.488.045
1926	4.388.915	1.736.398	24280	6.149.593
1927	4.456.635	1.704.868	186211	6.347.714

Sumber: Memorie van Overgave, J. Tideman, 3 November 1928.

Bisa dikatakan bahwa pada akhir abad ke 19 hingga 25 tahun pertama abad ke 20 merupakan kejayaan pada sektor transportasi sungai di Palembang. Kejayaan perdagangan karet, kopi, rempah, barang tambang di *Uluan* membuat wilayah Palembang sangat Makmur. Modernisasi dibidang perkapalan dan pelayaran membuat distribusi barang-barang perdagangan tersebut menjadi cepat sehingga volume pelayaran meningkat secara signifikan. Namun sayangnya apa yang terjadi di sungai-sungai ini tidak bertahan lama. Dimana pada periode keemasan perdagangan ini, pemerintah Kolonial mulai membangun berbagai sarana transportasi darat seperti jaringan jalan raya, jembatan, dan jaringan kereta api. Sayangnya pada perkembangan selanjutnya perkembangan transportasi darat inilah yang lambat laun "membunuh" transportasi sungai. Perkembangan ini tidak hanya membuat volume pelayaran menuju *Uluan* terjun bebas, namun juga sedikit demi sedikit mengikis ketergantungan masyarakat Palembang terhadap sungai. Bagian yang kedua ini sudah berlangsung beberapa tahun sejak karet menjadi tanaman yang booming dipasaran internasional. Perubahan sosial ditengah-tengah masyarakat membawa konsekuensi nyata pada perubahan persepsi mereka tentang sungai, dimana pada masa-masa berikutnya orang-orang mulai senang dan mampu membeli moda transportasi darat seperti sepeda hingga mobil, entah memang dipakai sebagai alat transportasi atau hanya sekedar pelengkap kekayaan mereka.

BAB IV
WONG KITO ZAMAN BINGEN: PALEMBANG TEMPO DULU

Kolaborasi antara apa yang alam sediakan juga akan membentuk peradaban masyarakat. Pada bagian ini juga akan disinggung mengenai bagaimana tipikal masyarakat Palembang pada berbagai era. Bagian yang akan dibagi menjadi dua aspek, aspek pertama membahas bagaimana kondisi masyarakat Pra Pemerintah Kolonial Belanda, dan aspek lainnya Ketika dikuasai oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Kondisi demografi juga mempengaruhi proses-proses selanjutnya dibidang perdagangan dan pelayaran. Misalnya komposisi penduduk Palembang yang tidak hanya didominasi oleh warga-warga lokal, namun juga terdapat berbagai etnis yang juga peran signifikan dalam bidang pelayaran dan perdagangan, contohnya masyarakat Cina, Arab, Belanda, dan beberapa suku lain dari luar Palembang seperti para buruh dan pekerja yang didatangkan dari Jawa. Hal-hal inilah yang merupakan faktor-faktor pendukung dalam proses perdagangan dan pelayaran yang akan terjadi pada perkembangan selanjutnya.

4.1 Masyarakat Palembang

Siapa masyarakat Palembang asli? pertanyaan ini menarik untuk dipikirkan kembali ketika kita melihat etnis apa yang paling dominan di wilayah ini. Pada dasarnya jika kita mengacu pada masyarakat Palembang *Iliran*, atau yang berada di kota Palembang dan sekitarnya maka bisa kita asumsikan bahwa mayoritas daerah ini didiami oleh masyarakat etnis Melayu,

yang kemungkinan besar sudah bercampur dengan etnis-etnis Melayu dari daerah lain di Sumatra atau etnis lainnya selama berabad-abad. Jelas ini persoalannya karena sejak dulu Kota Palembang sudah menjadi lokasi pertemuan budaya antar berbagai bangsa. Disisi lain masyarakat Palembang *Uluan*, juga memiliki ciri masyarakat tersendirinya. Hal yang paling mencolok adalah keragaman bahasa yang ada didaerah *Uluan* yang bisa dilihat. Namun buku ini tidak hendak membicarakan asal-usul bangsa dan suku dari wilayah ini yang kemungkinan butuh penelitian lebih jauh dan lebih mendalam. Fakta bahwa sejak era Sriwijaya dan awal masa Kesultanan Palembang pengaruh Kerajaan di Jawa sangat kuat dari berbagai aspek, menjadi asumsi kuat bahwa beberapa generasi dalam dua kerajaan besar tersebut asalnya memang dari Jawa. Bahkan Keraton Kesultanan Palembang yang sering disebut sebagai Bahasa Palembang *Bingen* juga kental dengan unsur Bahasa Jawa

Bagian ini mungkin lebih melihat pada komposisi penduduk yang ada di wilayah Palembang pada masa ke masa, kemudian melihat korelasinya terhadap perkembangan pelayaran dan perdagangan yang jadi topik utama dalam diskusi penelitian ini. Dalam konteks kota pelabuhan, wilayah Palembang, terutama kotanya merupakan salah satu kota di Nusantara yang penduduknya terdiri dari beberapa etnis selain dari masyarakat asli yang mendiami wilayah tersebut. Jauh sebelum pemerintah kolonial menancapkan kekuasaannya di Palembang, wilayah ini telah melakukan kontak dagang dengan etnis Cina, Arab, dan India bahkan sebelum abad ke 15 (sebelum era Kesultanan Palembang).[131] Maka dari itu tidaklah

131 Wolters dalam penelitiannya menjelaskan adanya berita-berita dari para pedagang dan pelancong baik itu dari Cina dan Arab mengatakan telah terjadi kontak dagang antara wilayah Palembang dengan wilayah

heran jika ditemukan banyak sekali perkampungan-perkampungan etnis asing tersebut di wilayah Palembang. Bukan hanya menjadi destinasi ekonomi orang-orang asing, Palembang juga dituju etnis-etnis dari wilayah lain di Nusantara yang mencari peruntungan baik itu dari Jawa, Bugis, dan etnis Melayu lain. Terutama pada abad ke 19 dan 20 dimana Kebanyakan dari mereka menjadi pedagang dan buruh-buruh kasar baik itu di pelabuhan, perkebunan dan kilang minyak di Palembang.

Berbicara terkait aspek demografi, maka sulit menemukan angka pasti jumlah penduduk di Palembang sebelum abad ke 20. Kebanyakan penelitian hanya menyebut angka-angka estimasi saja. Termasuk pada abad yang mendekati yaitu ke 19, jumlah penduduk di Palembang dikatakan masih sangat jarang. Kebanyakan sumber masih berbicara mengenai jumlah penduduk dalam kota Palembang dan terkait dengan etnis asing yang hidup didalamnya. Dalam satu mengatakan bahwa setidaknya ada sekitar 500an jiwa orang Arab dan sekitar 800an jiwa orang Cina di Palembang.[132] Hal ini juga tergambar pada jumlah penduduk asli yang mendiami kota Palembang saja, beberapa angka estimasi yaitu sekitar 20.000an pada tahun 1830an, kemudian meningkat dua kali lipat sekitar 40.000an pada tahun 1850an, dan tahun 1880an meningkat menjadi 60.000an. Angka ini jelas masih perkiraan, dan belum dihitung dengan jumlah penduduk di *Uluan.*[133]

Salah satu alasan mengapa orang-orang Palembang memiliki jumlah penduduk yang tak terlalu banyak bisa dilihat dari

---

Cina dan Arab bahkan sejak abad ke-3 M, Lihat O.W. Wolters, 2011, *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan Perniagaan Dunia Abad ke III dan Abad ke VII M,* Depok: Komunitas Bambu.

132 Lihat Sevenhoven, 1971, *Op.Cit.* Hal: 33-34.

133 Lihat Peeters, 1997, *Op.Cit.* Hal: 7 & 14.

minimnya ketersediaan tenaga kerja dibeberapa sektor perkebunan menurut kacamata Pemerintah Kolonial. Oleh sebab itu untuk memenuhi kebutuhan tersebut mulai banyak tenaga kerja dari wilayah Jawa sekitar pertengahan abad 19.[134] Angka-angka yang cukup pasti mengenai jumlah penduduk mungkin baru bisa dilihat pada abad 20 (terutama hingga tahun 1930), dimana Pemerintah Keresidenan Palembang membuat perhitungannya. Terjadi peningkatan jumlah penduduk yang cukup pesat di Keresidenan Palembang, seperti yang ditunjukan pada tabel 4.1.

Tabel 4.1. Jumlah Penduduk Keresidenan Palembang pada awal abad ke 20.

Tahun	Bumiputra	Asing (Cina, Arab, Eropa, Keling, dll)	Total
1900	657.737	9.789	667.526
1905	663.932	10.451	674.383
1910	712.098	12.136	724.234
1915	770.178	13.188	783.366
1920	810.353	17.651	828.004
1930	1.061.957	34.598	1.096.565

Sumber: Mestika Zed, 2003:66.

134 Banyaknya tenaga kerja yang terserap terutama orang-orang Jawa, diakibatkan oleh minimnya penduduk Palembang ketika itu akibat budaya *uang jujur*. Praktek budaya tersebut adalah sebuah adat yang mengharuskan pria yang ingin menikahi wanita pilihannya harus membayar sejumlah uang yang ditentukan oleh keluarga wanita. Besaran jumlah uang tersebut kadang tidak disanggupi oleh pria, sehingga pernikahan menjadi batal. Pada pertengahan abad ke-19 banyak sekali pria Palembang menjadi "Bujang Tuo" (perjaka tua) dan wanita menjadi "Gadis Tuo" (perawan tua) sehingga pertumbuhan penduduk terhambat. Disisi lain permintaan akan tenaga kerja meningkat. Pemerintah kolonial kemudian menghapus praktek budaya ini, sehingga pertumbuhan penduduk Palembang meningkat pada akhir abad ke-19, disamping datangnya para pekerja luar pulau tadi. Lihat Pieters. *Op.Cit.* Hal: 72-73

Dalam tabel diatas terlihat bagaimana jumlah penduduk di wilayah Palembang bertambah pesat per lima tahun sekali. Pada tahun 1900 jumlah penduduk Palembang berjumlah sekitar 657.526 jiwa, jumlah ini sudah termasuk dengan data jumlah penduduk asing yang mencapai angka 9.789. jumlah penduduk Palembang kemudian meningkat kembali seiring tahun dan mencapai angka lebih dari satu juta jiwa pada tahun 1930, disamping itu jumlah penduduk asing juga bertambah pesat pada tahun tersebut mencapai angka 34.598 jiwa. Mayoritas penduduk asing di wilayah Palembang adalah etnis Cina, kemajuan dagang menjadi salah satu indikasi utama banyak terjadi ekspansi orang-orang Cina berdagang di Palembang hingga pedalaman Palembang. Dari jumlah komposisi penduduk asing tahun 1930, penduduk beretnis Cina berjumlah 26.066, sedangkan sisanya terbagi atas etnis Arab, Eropa, dan timur asing lainya (terutama orang Keling).[135]

Pada awal abad ke 20 pemukiman penduduk bumiputra Palembang berada di sekitar pesisir sungai Musi. Pengklasifikasian wilayah rumah juga menunjukan status ekonominya, dimana kebanyakan warga miskin memang membangun rumah dibantaran sungai-sungai kecil dan dengan bentuk yang juga lebih kecil, disamping itu mereka juga membuat model rumah-rumah apung seperti pemukiman Cina sebelum terintegrasi di wilayah kampung kapitan. Sedangkan bagi mereka yang memiliki kekayaan akan membangun rumahnya lebih menjorok ke wilayah daratan. Mereka-mereka inilah yang biasanya merupakan sisa-sisa keturunan ningrat kesultanan yang memperoleh rumah tersebut dari warisan turun-temurun. Selain itu kaum pedagang sukses Palembang pun juga

---

135 Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 66.

membuat rumah-rumah serupa dengan sisa bangsawan tadi. Perlu diketahui sebelum masa kolonial tidak banyak yang bisa memiliki rumah seperti halnya rumah limas atau bari, disamping diperlukan status sosial, pembangunan rumah ini juga memerlukan *budget* yang tidak sedikit. Pedalaman Palembang menyediakan beragam kayu-kayu keras berkualitas tinggi dan awet. Sehingga jika dijadikan rumah maka rumah tersebut akan awet. Selain itu penggunaan batu juga marak pada abad ke-20 sebagai padanan dari kayu keras tersebut.

Gambar 4.1 Salah satu potret masyarat Palembang pada awal abad 20.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Warga asli Palembang merupakan suku melayu, kebanyakan dari mereka memiliki mata pencaharian sebagai pedagang di wilayah kota Palembang (Muara), lewat pedagang inilah terciptalah kelas-kelas penguasa kota baru dari golongan bumiputra dimana hal ini merupakan dominasi kalangan ningrat pada abad ke-19. kemudian ketika pemerintahan kolonial menguasai Palembang, kaum ningrat tidak langsung

diabaikan. Mereka masih mendapat subsidi dan hak-hak khusus dari residen, sebagian mereka juga masih menerima pesangon (terutama jika dari golongan kerabat sultan) dan tanah untuk di usahakan. Namun seiring dengan perkembangan zaman, terutama abad ke-20 dominasi mereka agak bergeser dari pedagang-pedagang sukses bumiputra lain dari luar kalangan ningrat utama keraton.[136]

Sedangkan untuk warga pedalaman (*Uluan* Palembang) kebanyakan adalah petani berbagai komoditas alam, profesi ini semakin banyak digeluti setelah makin maraknya komersialisasi perkebunan dan pertanian di wilayah subur tersebut pada akhir abad ke-19. Ada banyak sekali komoditi yang dihasilkan oleh wilayah pedalaman Palembang yang di usahakan oleh rakyat Palembang (kecuali teh yang sepenuhnya dikuasai perusahaan Eropa). Setelah diperkenalkan pada awal abad ke 20, karet kemudian menjadi primadona di *Uluan* dan *Iliran* Palembang. Namun menariknya, "jiwa dagang" sama sekali kurang di miliki oleh para petani ini, dimana peran seorang *middle man* (pedagang perantara) amat berpengaruh pada distribusi barang yang mereka miliki. Disinilah peran pedagang-pedagang dari Palembang terletak, mereka mengambil barang dengan sistem panjar atau juga dengan membayar penuh (tergantung kesepakatan). Para pedagang perantara pun beragam mulai dari orang Arab, Cina, hingga bumiputra Palembang.[137]

136 Contoh yang paling terkenal adalah Haji Akil dengan firmanya yang sukses di perdagangan hasil bumi dan pelayaran. Disamping itu Haji juga terkenal karena wakaf masjid yang ia buat di daerah 4 Ulu. Lihat. Zed. 2003. *Op.Cit.* Hal: 106-107.

137 Dalam beberapa penguasaan perdagangan Para keluarga arab memegang kendali perdagangan di Palembang dari masa kesultanan hingga pertengahan Abad ke 19 terutama dalam perdagangan kopi. Namun setelah pemerintah Kolonial berkuasa, peran pedagang Arab mulai di reduksi,

Gambar 4.2 Potret masyarakat asli *Uluan* dari Baturaja sekitar tahun 1910
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Disamping para penduduk lokal, wilayah Palembang mulai didiami oleh pelbagai penduduk dari suku bangsa asing seperti orang-orang Arab, Cina dan Eropa. Terutama orang-orang Arab dan Cina yang telah memiliki hubungan dengan Palembang sejak masa Sriwijaya. Hubungan antara Nusantara dengan wilayah-wilayah di Jazirah Arab telah berlangsung sejak abad pertengahan. Hubungan ini erat kaitannya dengan

---

pemerintah colonial bersikap hati-hati dengan kemungkinan terjadinya pergerakan pan-islam oleh para pedagang arab di Palembang. untuk itulah setelah abd ke 19, peran tengkulak atau sebagai pedagang perantara diambil alih sebagian besar oleh pedagang Cina dan sebagian kecil milik firma-firma milik pedagang Palembang. Lihat Nanda Julian Utama, 2015, *Perebutan Ruang Sungai di Palembang 1900-1930*, Makalah disampaikan pada seminar The Third Graduate of History Universitas Gadjah Mada, 2 Desember 2015".

masalah perdagangan dan penyebaran agama Islam (terutama pasca keruntuhan beberapa kerajaan Hindu-Budha di Nusantara). Wilayah-wilayah Indonesia yang pertama kali dimasuki oleh agama Islam di Sumatra seperti Aceh, Palembang serta Pulau Jawa seperti Demak dan Banten. Namun pada permulaan mereka datang ke Indonesia, orang-orang Arab ini belum meninggalkan suatu komunitas atau perkampungan tempat mereka tinggal. Walaupun beberapa telah menetap di pesisir, namun secara otentik tidak diberitakan memiliki perkampungan khusus pada masa awal mereka datang ke Indonesia. Barulah kemudian pada abad ke-19, orang-orang Arab telah memiliki perkampungannya sendiri. Orang-orang Arab di Palembang sendiri khususnya telah berkembang dengan banyak perkampungan sekitar akhir abad 19.[138]

Ada perbedaan antara bentuk perkampungan Arab di wilayah Palembang dan di kota-kota di jawa. Jika di kota-kota di Jawa para keluarga Arab terintegrasi dalam satu kampung, maka di Palembang para keluarga Arab tersebar di banyak kampung. Contohnya, ketika Pemerintahan Kolonial mulai membagi daerah administratif Palembang menjadi banyak kampung di Ulu dan Ilir, keluarga Arab mendiami beberapa kampung seperti (menariknya tiap kampong hanya didiami oleh satu keluarga atau keturunan saja), orang-orang Arab dari keluarga Assegaf mendiami kampung 16 Ulu, keluarga Al-Munawar di kampung 13 Ulu, keluarga Al-Kaff di kampung 8 Ilir dan 10 Ulu, keluarga Al-Jufri mendiami kampung 15 Ulu, dan Al-Habsy yang mendiami kampung 8 Ilir. Para pemukim Arab biasanya membuat perkampungan sendiri yang diisi oleh orang Arab saja. Rumah-rumah yang mereka bangun relatif mahal pada waktu itu, karena dibuat dengan model Rumah

138 Lihat Van den Berg, L.W.C, 2010,*Orang-orang Arab di Nusantara*, Jakarta : Komunitas Bambu. Hal: 95.

limas dan dengan bahan-bahan yang mahal, seperti kayu unglen, batu bata, dan lain-lain.[139]

Orang-orang Arab biasanya bekerja sebagai pedagang ataupun sebagai ulama-ulama dengan gelar sayyid. Pada masa kesultanan Mereka memiliki kedudukan khusus, sering kali para keluarga arab tersebut duduk dalam jabatan sebagai penasehat sultan (terutama jika dianggap sebagai ulama). Disamping itu peran-peran mereka sebagai guru agama juga membuat kedudukan mereka di hormati bukan saja di lingkungan keraton namun juga oleh rakyat. Hal inilah yang secara tidak langsung membuat orang-orang dari keluarga Arab seringkali mendapat akses istimewa dalam bidang ekonomi. Pada masa kesultanan pedagang Arab bisa dikatakan menguasai perdagangan dan pelayaran di wilayah Palembang.[140]

Keadaan para keluarga Arab agaknya mulai berubah ketika pemerintahan Kolonial berkuasa di Palembang. akses khusus yang mereka dapatkan agaknya mulai berkurang akibat beberapa kebijakan-kebijakan pemerintah Kolonial yang sebenarnya berbau sentiment terhadap agama. Salah satu kebijakannya adalah mulai melarang para pedagang arab berdagang hingga ke pedalaman Palembang.[141] korban pertama dari kebijakan ini adalah bisnis transportasi sungai milik keluarga arab yang perlahan redup, disamping ketika itu kapal dengan teknologi perahu telah menginvasi Palembang. Praktis

---

139 Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal:18

140 Zed. 2003. *Op.Cit.* Hal:100-101.

141 Kebijakan ini keluar agar para pedagang arab tidak menyebarkan ekses-ekses islam yang ketika itu sedang panas-panasnya isu pan-islamisme. Walaupun dalam kaitan ini perlu di telusuri kembali ketaatan para pedagang arab yang komersil dibanding dengan ulamanya. Dibeberapa daerah pedagang arab agaknya dibenci karena merupakan lintah darat dan tengkulak dengan menggunakan riba yang sebenarnya haram dalam islam. Lihat Pieters.1997. *Op.Cit.* Hal: 58.

lewat kebijakan ini para pedagang arab hanya bisa berdagang di wilayah kota Palembang saja. namun di Palembang mereka mulai membangun kejayaannya kembali di darat, dengan membangun kios-kios yang akan di sewakan ke pedagang terutama di pasar 16 atau menjadi pedagang dengan membawa dagangan dari luar Palembang.[142]

Peran para pedagang Arab kemudian secara perlahan juga akan tergantikan oleh para pedagang cina. Para pedagang Cina juga bukanlah orang baru dalam wilayah Palembang, sama seperti golongan orang-orang Arab, Cina juga telah datang ke wilayah Palembang sejak masa Sriwijaya.[143] Hanya saja setiap terjadi pergantian hegemoni kekuasaan, pedagang-pedagang Cina sering kali tersingkirkan atau bisa juga diuntungkan keadaan politik wilayah setempat. Seringkali kita disuguhkan cerita mengenai leluhur mereka yang datang dari wilayah-wilayah konflik didaratan Cina menuju selatan dalam keadaan miskin, pesakitan, dan bahkan tidak punya keahlian sekalipun. Di perantauan mereka juga terkadang tak punya pekerjaan yang layak atau hanya menjadi pengikut bangsa mereka yang sebelumnya telah sukses ditanah rantau. Namun berkat etos kerja yang kuat, disiplin yang tinggi, budaya hemat yang sedemikian tinggi pula (bagi sebagian orang akan beranggapan mereka ini cenderung pelit dan kikir) serta ketabahan dalam menghadapi segala situasi didaerah rantau, usaha mereka akhirnya berkembang maju dan membuat si mantan orang miskin tadi menjadi kaya raya di tanah rantau.[144]

Beberapa hal tersebut terjadi di Palembang dimana pada masa kesultanan, orang-orang Cina umumnnya tinggal

---

142 Lihat Utama, 2015, *Op.Cit.* Hal: 6-7.

143 Lihat Wolters, 2011.

144 Lihat Antoine Cabaton, 2015, *Jawa, Sumatra, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda*, Yogyakarta: Penerbit Ombak. Hal: 178-179.

diwilayah perairan karena mereka tidak diperkenankan untuk tinggal di wilayah daratan. Pada masa kesultanan pula pekerjaan mereka beragam, mulai dari pedagang, buruh kasar, hingga pekerja bangunan. Namun ketika terjadi pergantian kekuasaan dari pemerintah Kesultanan ke pemerintahan Kolonial, posisi orang-orang Cina (terutama para pedagangnya) agak lebih diuntungkan, seperti pemberlakuan peraturan *Regering Reglement 1854* mengenai struktur masnyarakat di Hindia-Belanda. Berdasarkan peraturan tersebut penduduk di Hindia-Belanda dibedakan atas kedudukannya yaitu: *pertama*, tatanan teratas ada orang-orang Eropa, *kedua* adalah orang-orang timur asing (termasuk ke dalamnya yaitu orang-orang Cina, Arab, Keling, dll), dan yang *ketiga* adalah penduduk pribumi.

Selain itu diberlakukan pula Undang-undang *Wijkens* (1854) mengenai status pemukiman orang-orang Cina. Dalam undang-undang tersebut orang-orang Cina harus tinggal di daerah dalam kota atau wilayah tertentu yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kolonial.[145] Dalam kota Palembang sendiri, pemerintah Kolonial mulai mengintegrasikan orang-orang Cina dalam satu kampung yaitu kampung Kapitan di wilayah administratif 7 Ulu. Pemimpin kampung ini adalah seorang Kapitan Cina, jabatan ini diberikan oleh pemimpin pemerintahan Kolonial terhadap pemimpin etnis Cina di kampung tersebut, di beberapa tempat lain di misalnya di Jawa jabatan berupa Letnan atau Mayor, bukan Kapitan. Tujuan pengelompokkan etnis-etnis tertentu kedalam sebuah kampung ini secara teknis sifatnya positif dalam rangka mempermudah pelayanan publik yang terpadu untuk komunitas warga Cina, walaupun disisi lain kebijakan ini juga sarat dengan muatan

145 Lihat Onghokham, 1983, *Rakyat dan Negara*, Jakarta: Sinar Harapan. Hal: 41.

kecurigaan.[146] Di wilayah Hindia-Belanda sendiri etnis Cina seringkali melakukan gerakan resistensi, walaupun sebenarnya gerakan mereka berbeda di tiap wilayah. Dibeberapa kota di Jawa telah banyak terjadi pemberontakan oleh etnis-etnis Cina (geger Pecinan),[147] sedangkan wilayah Palembang relatif aman dan stabil dari pemberontakan dan perlawanan etnis asing di luar Eropa.

Dalam hal perdagangan orang-orang Cina pun bisa dikatakan lebih baik dari etnis lain, seiring dengan kemajuan ekonomi di wilayah Palembang dan peran mereka yang sukses menggantikan dominasi para pedagang Arab sebagai *middle man* atau makelar di pedalaman Palembang, terutama ketika pemerintah Keresidenan mulai melakukan pelarangan orang-orang Arab berdagang ke wilayah *Uluan* dan sekitar sungai di Palembang. Di tepian sungai Musi mereka juga membangun bebeberapa usaha dagang, seperti dalam bidang perdagangan karet orang-orang Cina di Palembang membangun *NV Hoktong* dan *NV Palembang Rubber* yang punya jaringan luas (Batavia dan Singapura).[148]

Selain kedua etnis asing tersebut, Palembang juga didiami oleh orang-orang Eropa, yang mayoritas adalah orang-orang Belanda baik totok maupun indo. Pada abad ke 19, jumlah mereka masih amat sedikit dan hanya sebatas para pejabat-pejabat Kolonial saja[149]. Pada permulaan ini orang-orang eropa cenderung menyukai tempat tinggal di pesisir

146 Lihat Kemas Ari, 2002, *Masyarakat Tiong Hoa Palembang, Tinjauan Sosial Budaya 1823-1945*, Palembang: CV. Erliza. Hal: 32.

147 Untuk salah satu contoh pemberontakan Cina di Jawa Lihat Daradjadi, 2013, *Geger Pacinan 1740-1743*, Jakarta: Kompas.

148 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 97-99.

149 Sebagai ilustrasi, sebuah politik tahun 1871 mencatat bahwa sampai tahun 1870 hanya ada sekitar 200 orang Eropa di seluruh Keresidenan Palembang. Lihat Peters, 1997, *Op.Cit.* Hal: 15.

sungai (rumah rakit). Hal ini seperti yang digambarkan oleh Sevenhoven (Sevenhoven, 1971:15) yaitu:

"Banjak orang-orang Eropa jang lebih suka mendiami suatu rakit dari pada rumah biasa didaratan. Dan memang rakit mempunjai banjak hal jang menjenangkan. Terletak ditengah-tengah air sungai jang mengalir rumah-rumah ini dengan sendirinja sedjuk dan disamping itu dapat menangkap angin disegala penjuru."

Gambar 4.3 Potret anak-anak Eropa yang sedang berfoto di lapangan bola Komplek BPM Plaju sekitar tahun 1933.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Namun ketika kekuasaan Belanda di Palembang semakin permanen, berangsur-angsur mulai banyak orang-orang Eropa datang ke Palembang, mulai dari pejabat-pejabat Kolonial hingga pedagang yang membawa serta keluarganya. pada masa inilah (terutama awal abad ke 20) di Palembang mulai

dibangun pemukiman warga kulit putih di wilayah Talang Semut, berupa pemukiman yang dibangun permanen dengan arsitektur gaya Kolonial. Menariknya ketika mulai ramai orang-orang kulit putih datang ke Palembang, terjadi semacam westernisasi dimana Pemerintah Kolonial membangun berbagai infrastruktur ala barat. Tentu saja ini ditujukan untuk kepentingan warga kulit putih seperti gedung bioskop, jalan-jalan permanen, hingga instalasi listrik dan air bersih.[150]

Komposisi selanjutnya dari masyarakat Palembang salah satunya adalah para buruh dan kuli yang datang terutama dari wilayah Jawa sekitar abad ke 19 dan awal abad ke 20. Gelombang arus buruh dan kuli dari Jawa ini salah satunya disebabkan oleh adanya kebijakan transmigrasi dalam paket politik etis pada awal abad ke 20. Kebijakan tranmigrasi yang di usung sebenarnya memiliki tujuan sosial untuk mengurangi kepadatan pulau Jawa itu sendiri, namun pada faktanya pelaksanaan kebijakan ini lebih banyak ditujukan untuk masalah komersil. Kebanyakan buruh dan kuli dari Jawa yang dikirim ke Sumatra (terutama dalam kaitan ini Palembang), akan pekerjakan di perkebunan, pelabuhan, dan pertambangan minyak punya perusahaan Belanda dan asing lainnya.[151]

Perlakuan terhadap buruh dan kuli datangan ini umumnya sama dengan yang terjadi dibeberapa wilayah Hindia-Belanda lainnya, semisalnya di Sumatra Timur dimana banyak sekali keluhan para buruh dan kuli diperlakukan tidak adil oleh para pemilik dan pengawas perkebunan. Hal serupa juga terjadi di beberapa perkebunan di Palembang, dimana buruh-buruh perkebunan tersebut mengeluh mendapat perlakuan yang tidak adil dari pengawas perkebunan disana. Masalah yang umum adalah ketimpangan antara upah dan

150 Lihat Irwanto. 2011. *Op.Cit.* Hal: 41-52

151 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 76-77.

beban kerja yang terlalu besar, disamping itu ada pula beberapa isu-isu kekerasan yang mewarnai hubungan kedua kelas tersebut. Sekitar tahun 1900-1930, banyak pula kasus buruh yang melarikan diri dari perkebunan swasta tersebut. Mereka kemudian memilih bekerja pada perkebunan-perkebunan rakyat milik orang-orang Palembang, mereka menganggap perlakuannya orang-orang Palembang lebih manusiawi dari pada perkebunan swasta milik orang-orang Eropa.[152]

Hal lain yang cukup penting dibahas mengenai hubungan antara etnis lokal dan pendatang ini dalam berbagai aspek. Salah satu hal yang menarik mungkin adalah masalah pernikahan. Pada abad-abad dimana Kesultanan Palembang berkuasa, etnis Melayu Palembang terutama sekali para priyayi (biasanya laki-laki) punya *privilege* khusus dan sangat umum menikahi wanita-wanita etnis Cina. Salah satu yang paling sohor adalah salah satu istri dari Sultan Mahmud Badaruddin I Jayo Wikramo yang merupakan Cina peranakan dari Siantan. Istri sultan ini kemudian memiliki *bargain* politik yang cukup kuat pada masa pemerintahan sang sultan, dimana dia ditempatkan sebagai salah satu wakil sultan di Pulau Bangka, pulau yang menyimpan begitu banyak sumber uang bagi kesultanan pada waktu itu lewat pertambangan Timah. Selain itu ada begitu banyak contoh pernikahan yang terjadi antara masyarakat lokal dengan wanita-wanita Cina selain dari pada pernikahan dalam lingkungan Keraton itu sendiri.

---

152 Beberapa laporan kasus buruh mendapat tindakan yang kasar, terjadi di beberapa perkebunan seperti: Oeloemanna, Krindjing, Danau Alai, Pager Agoeng, Pematang & Pasoemah. Lihat V.J.H Houben, *Inspektorat Tenaga Kerja dan Kondisi Tenaga Kerja di Luar Jawa dan Jawa*, dalam Linblad, Thomas. J.(ed), 2002, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM dan Pustaka Pelajar. Hal: 232-233.

Salah satu Ulama sohor Palembang, Ki Marogan, juga memiliki ibu seorang Cina dan ayah seorang bangsawan menengah dengan gelar Masagus. Selain daripada itu, belum ditemukan secara pasti adakah wanita Palembang yang dinikahi oleh Pria Cina, namun ada satu cerita legenda yang populer di kota ini tentang asal-usul Pulau Kemaro yang merupakan tempat terjalinnya cinta antara seorang Putri Palembang dengan seorang Pangeran dari Cina.[153]

Lainnya halnya dengan masyarakat Arab yang cukup terkemuka dan punya kedudukan tinggi pada masa Kesultanan Palembang. Mereka dari golongan alawiyin ini menganggap ada garis keturunan suci dari Rasulullah yang harus selalu dimurnikan. Dalam masalah ini, mereka menganut sistem Patrilineal, jadi seorang laki-laki Arab boleh menikahi wanita diluar etnisnya. Berbeda lagi dengan wanita, mereka dilarang keras untuk menikah dengan laki-laki diluar etnisnya. Pernikahan sayid-sayid Arab juga biasanya bermula dengan pernikahan dengan putrid-putri priyayi, salah satu yang terkenal adalah Sayid Umar Assegaf yang menikahi anak dari Sultan Mahmud Badaruddin II, yang kemudian juga ikut dalam rombongan sultan ketika dibuang menuju Ternate tahun 1821.[154]

Pada awal abad ke 20, sepertinya penikahan seperti ini mulai jarang terjadi kembali di wilayah Palembang. Pergantian politik dari pemerintah lokal ke pemerintah Belanda, juga mengubah struktur sosial yang ada. Masyarakat lokal sekarang berada pada tatanan terbawah dalam struktur kolonial. Oleh sebab itu ada keengganan untuk menikah lintas etnis, termasuk dengan keluarga mantan ningrat kesultanan. Salah

---

153 Lihat Andaya, 2016. *Op.Cit.* Hal: 343-355.

154 Lihat Farida RWD, dkk. 2017. *Diaspora Keturunan dan Pengikut Sultan Mahmud Badaruddin II di Maluku.* Palembang: Fikri Offset.; Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 20-28.

satu hal yang mendasari ini adalah faktor ekonomi, dimana dua etnis peranakan ini sebenarnya tumbuh menjadi elit-elit ekonomi diatas masyarakat lokal. Padahal jika dilihat kembali, walaupun segelintir, ada cukup banyak pengusaha-pengusaha pribumi yang sukses, bahkan lebih sukses dari pada orang-orang Arab yang kegiatan ekonominya mulai sulit berkembang pasca Palembang dikuasai Belanda. Jikapun terjadi pernikahan dengan sesama etnis tertentu, mereka hanya mengundang dan meminta masyarakat dari golongan lain untuk ikut memeriahkan, misalnya pernikahan masyarakat Tionghoa yang menggunakan orkes melayu sebagai pengisi acara pernikahan tersebut (Pertja Selatan, 23 Januari 1930). Namun bukan berarti pada abad 20 tidak pernah sama sekali terjadi pernikahan antar etnis, bahkan Orang-orang Eropa juga ada yang menikah diluar etnis mereka.

Gambar 4.4 Potret pasangan lintas etnis seorang Polisi Belanda dengan istri Tionghoanya di Palembang sekitar tahun 1915.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Beberapa hal diatas yang dibicarakan mengenai hubungan antar etnis di Palembang terlihat sangat positif. Namun sebenarnya ada beberapa aspek negatif juga terjadi selama awal abad ke 20 yang mendapat pengaruh buruk antar golongan ini. Keributan yang berujung perkelahian sebenarnya cukup jarang di Palembang yang melibatkan golongan antar etnis. Kebanyakan mereka berkonflik dengan sesama etnisnya sendiri, atau paling tidak keributan-keributan kecil yang sering terjadi dengan masyarakat Eropa dengan pasal atau penyebab yang

sepele[155]. Jikapun ada keributan antara masyarakat lokal dan dua peranakan yang sering disebut disini memang disebabkan oleh masalah yang cukup pelik. Pada tahun 1931, muncul kabar mengenai salah satu media Tiong-hoa di wilayah Cirebon yaitu "Hoa Kiao", memuat berita yang dianggap menghina Nabi Muhammad SAW. Reaksi atas kejadian cukup cepat menyebar ke daerah-daerah lain termasuk Palembang. gelombang protes pun mengalir cukup deras dari berbagai organisasi berbasis Islam di Palembang. Namun hal ini bisa diredam dengan pernyataan simpati yang dilakukan oleh masyarakat Cina Palembang yang juga mengutuk hal tersebut.[156]

Sedangkan hubungan lebih harmonis tercipta dengan masyarakat-masyarakat Arab di Palembang. Aspek agama menjadi penyebab utama akurnya hubungan ini. namun dibeberapa aspek juga pernah terjadi keributan antara masyarakat lokal dengan masyarakat Arab. Terutama jika dirujuk mengenai masalah nasionalisme yang sedang menggelora pada tahun 1920an. Masyarakat Arab di Palembang sendiri sebenarnya terpecah menjadi dua faksi (hal yang sama juga terjadi dengan masyarakat Cina di Palembang) antara pro kepada Belanda atau kepada Bumiputra. Sikap-sikap masyarakat Arab yang selalu Pro kepada Belanda selalu di *counter* masyarakat lokal dengan kritikan pedas yang cenderung menyinggung masyarakat peranakan Arab ini. Surat kabar Pertja Selatan cukup intens menerbitkan tulisan yang mengkritik adanya indikasi dukungan masyarakat Arab kepada Belanda dalam *event-event* tertentu. Akibat dari pemberitaan ini menyebabkan cukup

---

155 Beberapa kasus terjadi di Pasar 16 ilir, mengingat ramainya pasar, bersenggolan pun bisa memicu emosi yang berujung perkelahian antara seorang masyarakat Lokal melawan orang Belanda. Lihat Pertja Selatan, 12 Juli 1926).

156 Lihat Peeters, 1997, *Op.Cit.* Hal: 177-178.

banyak masyarakat Arab yang kesal, bahkan sempat terjadi kasus pemukulan yang dilakukan oleh Sayid Akil Alhabsi dan Sayid Idrus bin Muhammad Almunawar kepada ketua redaksi Pertja Selatan, Bratanata didepan bioskop Elite pada tahun 1930.[157]

Namun seperti yang dikatakan diatas, peristiwa tersebut tidak bisa dijadikan barometer rusaknya hubungan masyarakat Lokal dan Arab di Palembang. Masih ada faksi dalam masyarakat Arab yang memiliki jiwa nasionalis dan tergabung dalam beberapa organisasi-organisasi Islam nasionalis bentukan orang-orang Indonesia seperti PSII dan NU. Salah satu yang paling dikenal pada masa itu adalah Syech Alwie Syihab dan Ali Gathmir.[158] Sedangkan untuk masalah nasionalisme pada awal abad 20, masyarakat Cina di Palembang juga sebenarnya terpecah menjadi dua faksi yaitu mereka yang nasionalis dan mereka yang tidak terlalu peduli dengan dunia politik pada saat itu. Namun yang perlu dicatat adalah beberapa dari masyarakat Cina yang nasionalis ini kemudian bergabung pada organisasi atau partai politik non-Islam seperti PKI dan PNI. Namun sayangnya keberadaan mereka masih dianggap orang-orang kelas dua didalam partai walaupun sebenarnya punya pengaruh dan modal yang besar dalam partai itu sendiri. Salah satu contohnya adalah Kwee Tjing Hong, seorang pengusaha buku dari Palembang ini merupakan salah satu pemrakarsa berdirinya PNI cabang Palembang, namun tetapdianggap sebagai anggota luar biasa karena dianggap bukan orang Indonesia[159]

---

157 Lihat Pertja Selatan, 26 Juni 1930.

158 Lihat Zed, 2003, *Op.Cit.* Hal: 144-145.

159 Lihat Suryadinata, Leo. 2010. *Etnis Tionghoa dan Nasionalisme Indonesia, Sebuah Bunga Rampai 1965-2008.* Jakarta Kompas; Zed, 2003, *Op.Cit.* Hal: 148-149

Selain daripada hal-hal negatif yang disebutkan diatas, rasanya pengaruh judi dari budaya masyarakat Cina turut menjadi dampak negatif dalam hubungan antar etnis ini. Walaupun sebenarnya judi bukanlah bentuk "permainan" dalam budaya masyarakat Nusantara termasuk Palembang yang telah lama mengenal sabung ayam dan semacamnya. Namun kehadiran jenis-jenis permainan judi dari Cina seperti "*Phoe*" dan "*Tjap Tjie Kie*" membuat "permainan haram" ini lebih menarik untuk dimainkan baik masyarakat Cina peranakan maupun masyarakat lokal. Dibeberapa titik mulai muncul rumah-rumah judi ilegal yang dikelola oleh oknum-oknum masyarakat Cina, mereka sebenarnya buka ditempat-tempat ramai salah satunya di pasar 16 ilir dan dekat Pelabuhan Boom Baru, hanya saja sulit sekali dilacak oleh petugas kepolisian.[160] Gambaran mengenai judi di wilayah Palembang ini terekam dalam satu puisi yang dicetak pada surat kabar Kemoedi pada tahun 1926, puisi ini yang berjudul "Syair Judi" yang salah satu baitnya berisi:

"Tjap Tjie Kie mainan iblis,
Sebanyak wang boleh habis,
Bandarnja doedoek memoetar koemis,
Memandang si kalah sedang menangis.
Phoe itoe permainan ta' bergoena,
Merah dan poetih ia poenja warna,
Kalau dipasang djarang mengena,
Achirnya terdjoeal badjoe dan tjelana"
(Kemoedi, 18 September 1926).

4.2 Struktur Administratif dan Politik

Dalam tulisan ini kita akan Bahas mengenai beberapa hal mengenai keadaan politik dan yang menyangkut mas-

160 Lihat Surat Kabar Kemoedi 13 juli 1926; 23 Januari 1930.

alah pembagian-pembagian wilayah berlaku setidaknya sejak abad ke 17 dimana eksisnya Kesultanan Palembang hingga masa pemerintahan Kolonial Belanda yang menjadi bahasan terkait masalah pelayaran dan perdagangan pada tulisan ini. Namun mungkin baiknya kita singgung sedikit kondisi umum perpolitikan pada masa Kerajaan Sriwijaya. Jelas akan ada keterkaitan antara pola pemerintahan yang ada pada masa Kerajaan Sriwijaya dengan entitas politik setelahnya terutama Kesultanan Palembang. Misalnya dalam hubungan antara *Uluan* dan *Iliran* yang konteksnya mencuat pada masa Kesultanan Palembang, pada esensinya bukanlah sebuah konsep yang baru. Hubungan wilayah hulu dan hilir juga berkembang pada masa Sriwijaya.

Bisa dikatakan bahwa Sriwijaya adalah salah satu kerajaan dengan kekuatan laut terbesar pertama dalam sejarah bangsa kita. Maka tidaklah mengherankan jika dengan kekuatan maritim yang luar biasa wilayah kekuasaan kerajaan ini amat luas, seperti Sumatra, Semenanjung Malayu, dan sebagian Jawa Barat.[161] Disamping itu dengan kekuatan maritim yang kuat pula kerajaan ini dapat menguasai pula Selat Malaka yang ketika itu merupakan pusat perdagangan di wilayah Asia Tenggara.[162]

Untuk menunjang kekuatan militernya terutama armada laut, Raja Sriwijaya banyak memanfaatkan keberadaan orang laut disekitar pantai timur Sumatra (termasuk wilayah Sung-

---

161 Beberapa catatan Cina bahkan melihat pengaruh Sriwijaya sampai ke Hsi-lan (Ceylon) atau Sri Langka. Lihat Brian E. Colles, 1974, *The Extent Of Srivijayan Empire*. Makalah pada 6th International Conference on Asian History, Yogyakarta 26-30 Agustus 1974.

162 Lihat AB. Lapian, 1981. *Navigation In The Srivijaya Period*. Artikel dalam *Studies On Srivijaya*, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Hal: 71-72

sang) dan merekrut mereka sebagai tentara yang setia. Orang laut dikenal sebagai prajurit laut yang handal dan kuat. Hanya dengan kerjasama dengan orang laut inilah kekuatan Kerajaan Sriwijaya mampu menguasai wilayah yang luas. Selain keberadaan orang laut juga memiliki fungsi kontrol, kerajaan Sriwijaya juga memanfaatkan mereka untuk mengawasi wilayah perairan, terutama selat Malaka.[163]

Keadaan yang aman ini membuat perairan Selat Malaka menjadi ramai dan tentu saja Palembang yang ketika itu menjadi ibukota dan pelabuhan ramai dikunjungi. Kapal-kapal dagang asing setelah melewati Selat Malaka biasanya akan singgah ke Palembang. Disana mereka akan dikenai pungutan pajak oleh kerajaan. Tetapi disana mereka juga beristirahat, bahkan sebagian lagi ada yang berdagang. Mengingat wilayah Palembang juga telah dijadikan enterport bagi komoditas yang berasal dari pedalaman.[164]

Sedangkan untuk konsep penguasaan dan ekspansi politik yang dilakukan oleh Sriwijaya juga masih jadi perdebatan. Namun kebanyakan sumber merujuk bahwa kekuasaan kerajaan ini ada di Pulau Sumatra dan semenanjung Malayu. H. Kulke telah mencoba menelaah kembali prasasti Telaga Batu di Palembang yang kemudian memperkirakan bahwa kedudukan raja di Kerajaan Sriwijaya memiliki semacam dualitas fungsi, yaitu sebagai pemimpin politik dan sebagai pemimpin agama. Raja atau datu ini menguasai sebuah kedatuan diantara datu-datu lain yang ada disekitarnya kedatuannya.

---

163 Ibid. Hal: 75-76.; AB Lapian. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu. Hal: 101-102.

164 Lihat Sartono, S. 1981. *The Capitals of Srivijaya Based On Palaeogeographic Interpretation*. Artikel dalam Studies On Srivijaya, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Hal: 15

Cakupan ini luas, bahwa tiap datu bawahannya juga memiliki kekuasaan yang juga cukup besar. Konsep ini mungkin mirip sekali dengan kevasalan, dimana dalam kedatuan juga tidak ada penguasaan penuh atas daerah tersebut, namun daerah mengakui eksistensi Kerajaan Sriwijaya lewat upeti yang rutin dikirim.[165]

Dalam posisi yang serupa pemilihan Palembang sebagai ibukota agak riskan karena rawan sekali untuk diserang oleh orang-orang laut di hilir dan orang-orang pedalaman di hulu sungai. namun kembali pada konsep kedatuan yang dijelaskan diatas, Raja Sriwijaya dapat menyatukan orang-orang tersebut dalam payung kekuasaannya. Bahkan menggunakannya sebagai prajurit-prajurit yang dikenal sangat setia seperti orang-orang di muara Sungsang atau pesisir timur Sumatra.[166]

Diperkirakan sekitar abad 7-8 kekuasaan Sriwijaya sudah meliputi Sebagian barat Nusantara, dimana semuanya dipersatuan dalam kevasalannya. Menurut berita dari Cina, setidaknya Sriwijaya menguasai 14 wilayah yang dinamakan: *Pe"eng-feng, Teng-ya-nung, Ling-ya-ssu-chia, Chi-lan-tan, Fo-lo-an, Jih-lo-ting, ch-ien-mai-pa-ta, Tan-ma-ling, Chia-lo-hsi, Pan-lin-feng, Hsin-to, Chien-pei, Lan-wu-li,* dan *Hsi-lan*. Sedangkan dari sumber yang berbeda yaitu sebuah inkripsi dari India merujuk 13 wilayah yaitu: *Srivijaya, Panpai, Malaiyur, Mayuridingam, Ilangasoka, Mappappalam, Mevilimbangan, Valaipanduru, Talaittakkolam, Madamalingam, Ilamuri-desam, Manakkavaram,* dan *Kadaram.*[167]

---

165 Lihat Claude Guillot (ed), 2014. *Lobu Tua Sejarah Awal Barus.* Jakarta: Yayasan Obor. Hal: 90-95.

166 Lihat Hall, 2011, *Op.Cit.* Hal: 18-19.

167 Lihat Wolters, 1970, *Op.Cit.* Hal: 45.; Colles, 1974, *Op.Cit.* Hal: 1-2.

Selain itu pada perkembangan berikutnya Kerajaan Sriwijaya juga menguasai wilayah Jawa bagian barat. Sedangkan dari beberapa berita lain terutama dari Arab ada sebuah bukti bahwa barus dikuasai oleh Sriwijaya adalah beberapa inskripsi Arab mengenai Kerajaan Sriwijaya yang juga di sebut "Sribuza". Salah satunya berisi mengenai pulau emas atau "Zabag", dimana daerah ini digambarkan menghasilkan emas dan salah satu wilayah taklukannya menghasilkan kamper. Acuan pada komoditas kamper ini merujuk pada Barus yang disaat bersamaan memang terkenal dengan komoditas kapur barus atau kampernya.[168]

Kemudian pasca keruntuhan Sriwijaya, wilayah Palembang sempat menjadi wilayah bagian dari Kerajaan Majapahit, kemudian Demak pada masa-masa setelahnya. Sebelum menjadi wilayah Kesultanan Palembang, wilayah Palembang tidak terlalu kondusif secara politis. Disamping itu perairan wilayah ini juga tidak dianggap aman. Sehingga pada abad-abad transisi antara Majapahit dan Kesultanan Palembang, Kota Palembang sebagai Pelabuhan tidak terlalu ramai.

Palembang kemudian masuk kembali dalam tatanan entitas politik Nusantara, ketika Majapahit mulai sering mengirim wakilnya disini. salah satu tokohnya yang terkenal adalah Aryo Damar, selain sebagai wakil dari Brawijaya di Palembang, dia juga merupakan Ayah angkat dari raja Muslim pertama Jawa yaitu Sultan Demak, Raden Fatah.[169] Tetapi fondasi yang kuat bagi kemunculan kerajaan Islam baru di Palembang, terjadi ketika *Tiban*ya beberapa "pelarian" dari kerajaan Demak yang dipimpin oleh Ki Gede Ing Suro Tuo. Kerajaan baru berkembang ini hingga hancurnya tetap berada di bawah kendali kerajaan Mataram.

168 Guillot, 2014, *Op.Cit.* Hal: 49-50.

169 Lihat Rahim, 1998, *Op.Cit.* Hal: 50-51.

Pada masa inilah Palembang mulai berhubungan dengan kekuatan Eropa, salah satu alasannya karena perdagangan lada. Kontak dagang dilakukan dengan Portugis, Inggris, bahkan Palembang menjadi salah satu basis utama lada oleh Cina. Kemudian Belanda datang dengan VOC, yang kemudian berniat memonolopi perdagangan lada, tidak hanya di Palembang namun dibeberapa daerah lain.[170]

Hubungan antara Penguasa Palembang dengan VOC mencapai klimaksnya ketika pecah pertempuran antara keduanya. Persoalan utama jelas karena lada dimana Penguasa Palembang tidak mau banyak diatur oleh VOC yang dianggap sudah bergerak melapaui batas. Lewat sebuah insiden pembataian beberapa orang Belanda di Lojinya, VOC membalas lewat sebuah ekspedisi militer yang dipimpin oleh Cornelius Ockerz. Peristiwa peperangan ini akan lebih banyak dibahas pada bagian selanjutnya. Lepas dari peristiwa pertempuran itu wilayah Palembang justru bisa kedaulatannya, dan tidak terikat dengan kerajaan manapun ketika di pimpin oleh Ki Mas Endi (Sunan Cinde Walang) yang bergelar Sultan Abdul Rachman Khalifatul Mukminin Sayyidul Iman (1659-1702).[171]

Sultan ini memimpin Palembang cukup lama, dan memiliki tugas berat untuk mengembalikan posisi Palembang pasca peristiwa pertempuran tersebut. Hubungan yang sebelumnya buruk akibat perang dengan VOC, perlahan diperbaikinya dengan pembicaraan terkait kontrak-kotrak perdagangan yang baru. Hal ini rupanya berdampak positif dalam bidang perdagangan di Palembang. Selain itu hubungan dengan tetangga (saudara) terdekat (Jambi) juga makin juga bisa diperbaiki.

---

170 Lihat Marsden, 2013, *Op.Cit.* Hal: 151.

171 Lihat M.C. Woelders, 1975, *Het Sultanaat Palembang 1811 1825.* Leiden, B.V.de Nederlansche Boek-en Steendrukkerij v/h H.L. Smits 'Gravenhage.; Faille, 1971, *Op.Cit.* Hal 24.

Hal-hal inilah yang kemudian membuat Palembang semakin maju dan menjadi salah satu kerajaan yang diperhitungkan di Nusantara terutama pada abad 18. Kemudian pada awal abad 18 Sultan Abdul Rahman menyerahkan kekuasaannya, dan beliau menyandang gelar *Susuhunan*.[172]

Pada masa ini berkembang sebuah konsep hubungan politik dan budaya di wilayah kesultanan Palembang. Konsep tersebut sebenarnya juga meluas bukan hanya membandingkan kedua wilayah tersebut secara geografis namun juga fungsi, administratif, kewajiban, serta adat dan istiadatnya. Hal ini terus berlangsung bahkan ketika pemerintahan kolonial berkuasa, konsep ini masih tetap dipakai hanya saja agaknya terbatas pada pembagian wilayah geografis saja yaitu mengacu pada wilayah Palembang kota dan Palembang pedalaman. Konsep tersebut seringkali dan populer disebut dengan istilah *Iliran* dan *Uluan*, yang sejak bagian-bagian sebelumnya sudah disinggung untuk membedakan antara masyarakat Palembang di Ibukota dan sekitarnya dengan masyarakat wilayah pedalam Palembang. .

Konsep ini bermula pada masa kesultanan, namun agaknya lebih banyak menjelaskan masalah kewajiban-kewajiban rakyat di wilayah kesultanan, terutama kewajiban pajak. Wilayah *Iliran* mengacu pada wilayah-wilayah di sekitar kota Palembang dan beberapa wilayah didekatnya disebut dengan *Kepungutan*, diwilayah *Kepungutan* ini Sultan yang langsung mengambil alih pungutan pajak dari rakyatnya. Sedangkan wilayah *Uluan* mengacu pada wilayah-wilayah marga di sekitar pedalaman Palembang terutama disekitar wilayah Lahat, Muara Enim, Empat Lawang, Musi Ilir, dll. Wilayah-wilayah ini disebut dengan Sindang, dimana Sultan tidak bisa langsung

---

172 Lihat Farida, dkk, 2017, *Op.Cit.* Hal: 24-25.

menerapkan aturan dan pungutan pajak di wilayah ini. Sultan membiarkan adanya kekuasaan lokal dalam tubuh para pemimpin-pemimpin marga tersebut. Namun para pemimpin marga tersebut mengakui pula Sultan sebagai pemimpin tertinggi yang kedudukannya berada di kota Palembang.[173]

Jadi ketika masa kesultanan Palembang, kekusasaan politik bisa dibagi dua walaupun kekuasaan utama tetap berada di tangan Sultan di *Iliran*. Kedudukan Sultan sebagai kepala negara ini umumnya bersifat menyeluruh karena Sultan memegang kendali seluruh pemerintahan di wilayah yang ia kuasai.[174] Dibawah Sultan ada beberapa pembantunya yang memegang jabatan seperti Perdana Menteri, Pangeran Notoagama, Pangeran Kertonegoro, dan Syahbandar. Dibawah mereka barulah kekuasaan di wilayah *Uluan* bermula, dimana tiap-tiap marga dikuasai oleh pemimpin marga atau Pasirah. Beberapa Pasirah yang dipercaya Sultan akan diangkat menjadi Jenang, yaitu jabatan yang menghubungkan Sultan (pusat) dengan wilayah Sindang (daerah).[175] Selain itu landasan mengenai jabatan-jabatan para pembesar tersebut serta masalah hak dan kewajiban rakyat tadi juga termaktub didalam kitab undang-undang yang berlaku pada masa kesultanan.[176]

---

173 Lihat Zed. 2003. *Op.Cit.* Hal: 34-47.

174 Lihat Rahim, 1998, *Op.Cit.* Hal: 58.

175 Lihat Mashyuri. 1983. *Op.Cit.* Hal: 40-47

176 Undang-undang pada masa kesultanan tersebut adalah undang-undang Simboer Tjahaja. Didalamnya berisi mengenai fungsi-fungsi jabatan dalam kesultanan, selain itu dimuat pula beberapa hokum-hukum yang berkenaan dengan adat seperti masalah perkawinan dan masalah kriminalitas (perzinahan). Sebenarnya pada masa pemerintah Kolonial, undang-undang ini juga masih berlaku hanya saja terbatas dengan masalah adat saja. *Lihat Undang-undang Simburtjahaja*, Tanpa Tahun, Jakarta: Bagian Bahasa Djawatan Kebudajaan, Kementerian PP. dan K.

Kemudian ketika pemerintahan Kolonial Belanda menguasai Palembang dan menghapus Kesultanan Palembang Darussalam, pola dan struktur pemerintahan juga ikut berubah. Pada awalnya kebijakan yang dibuat oleh pemerintahan Kolonial bersifat sentralistik dan dan tidak langsung (khusus di wilayah pedalaman),[177] dimana Residen punya kekuasaan yang dominan dan hanya terkonsentrasi di sekitar kota Palembang saja. Pada awal masa pemerintahannya juga, pihak Belanda menggunakan jasa bekas-bekas bangsawan kesultanan Palembang yang diplot menjadi Perdana Menteri yaitu penguasa pribumi namun harus tunduk pada kekuasaan Residen dan Komisaris. Jabatan ini pernah dipegang oleh salah satu kerabat Sultan Mahmud Badaruddin II yaitu Pangeran Kramajaya tidak lama setelah Kesultanan dihapuskan tahun 1825. Namun jabatan ini tidak dipertahankan lagi oleh pemerintah Kolonial, pasca terjadi banyaknya pemberontakan di wilayah *Uluan*. Pangeran Kramajaya dinilai tidak cakap dalam mengatasi pemberontakan tersebut.[178] Dia kemudian dianggap bersalah kemudian dicopot dari jabatannya kemudian diasingkan ke pulau Jawa tepatnya wilayah Purbolinggo dan wafat disana tahun 1862.[179]

---

177 Hal ini hanya berlangsung setidaknya hingga pertengahan abad ke 19 (1850), dimana setelah dihapuskannya jabatan perdana menteri, Belanda mulai menempatkan otoritas pemerintahan langsung dibawah kekuasaannya di wilayah Uluan atau pedalaman, Lihat Djohan Hanafiah & A.W. Wijadja (ed), 1996, *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Di Daerah Sumatra Selatan*, Palembang: Pemerintah Provinsi Daerah Tingkat I Provinsi Sumsel. Hal : 80-85.

178 Ada indikasi bahwa Pangeran Kramajaya membiarkan dan menyokong pemberontakan yang berlangsung di beberapa sindang di uluan tersebut.

179 Lihat Drs. Ma'moen Abdullah, dkk, 1991, *Sejarah Daerah Sumatra Selatan*, Palembang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Sumatra Selatan. Hal: 136-137.

Pada prakteknya pemerintah Kolonial mengalami kesulitan dalam mengontrol daerah *Uluan* yang terkenal cukup keras. Disinilah letak kesalahan pemerintah Kolonial yang melupakan pola pemerintahan masa kesultanan yang tetap memberikan kekuasaan yang sifatnya otonomi kepada wilayah *Uluan*. Praktis selama masa-masa awal pemerintahan tersebut banyak terjadi perlawanan dan pergolakan di wilayah *Uluan* karena mereka tidak mau tunduk dan disamping pemerintah Belanda juga menyikapi secara represif bentuk resistensi seperti ini.[180]

Ketika masa Pemerintahan Kolonial Belanda wilayah Palembang sendiri dibentuk menjadi Keresidenan terbagi atas tiga daerah administratif yaitu: pertama, *Afdeeling Palembangsche Benedenlanden* yang beribukota di Palembang[181], terdiri atas wilayah Musi Ilir, Banyuasin dan Tanah Kubu, Rawas, dan Ogan Ilir. Kedua, *Afdeeling Palembangsche Bovenlanden* yang beribukota di Lahat, terdiri atas wilayah Lematang Ilir, Lematang Ulu, Tanah Pasemah, Tebing Tinggi, dan Musi. Ketiga, *Afdeeling Ogan en Komering Oelo* yang beribukota di Baturaja, terdiri atas Komering Ulu, Ogan Ulu, Muara Dua, dan Komering Ilir.[182] Wilayah-wilayah afdeeling ini dipimpin oleh Asisten Residen dan wilayah-wilayah dibawahnya dipimpin oleh Kontrolir.[183]

---

180 Zed. 2003. *Op.Cit.* Hal: 48-50.

181 Kemudian setelah diterapkannya otonomi daerah, ibukota afdeling ini menjadi Sekayu.

182 Lihat Irwanto, dkk, 2010, *Iliran dan Uluan*, Yogjyakarta: Eja Publisher Hal: 19-20.

183 Lihat ANRI, *Regering Almanak* Tahun 1902. Hal: 219.

Gambar 4.5 Potret Residen Palembang L.C. Westenenk Bersama para pejabat Eropa, Bumiputra, dan Cina.
Sumber: Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Sedangkan wilayah dalam kota Palembang sendiri pemerintah kolonial membagi wilayah Palembang menjadi dua distrik, yang kemudian dipecah lagi menjadi puluhan kampung yang coraknya berbeda jika dibandingkan dengan masa pemerintahan Kesultanan.[184] Komisaris J.I Van Sevenhoven merupakan peletak dasar dari pembagian kampung-kampung tersebut. Kedua distrik tersebut yaitu wilayah seberang Ulu dan Seberang Ilir, wilayah ini masing-masing diketuai oleh seorang Demang yang tunduk pada Komisaris Belanda. Setiap admisnistratif kemudian dipecah lagi menjadi banyak kampung-kampung, Kampung-kampung ini diketuai oleh kepala kampung yang berasal dari orang-orang asli setempat. Untuk wilayah seberang Ilir dibagi menjadi 36 kampung yang terdiri

184 Pada masa Kesultanan Palembang, kampung-kampung di kota Palembang diidentifikasikan lewat keahlian para penduduknya seperti guguk pengulon (ulama), guguk sayangan (pandai besi), dll.

dari kampung 1-36 Ilir. Sedangkan untuk wilayah Seberang Ulu terbagi menjadi 16 kampung terdiri dari kampung 1-16 Ulu.[185]

Beranjak ke abad 20, pemerintah Kolonial juga melakukan serangkaian perubahan terkait masalah pemerintahan. Ketika itu otonomi daerah mulai di laksanakan di berbagai wilayah Hindia-Belanda, termasuk Palembang yang ketika itu mulai berdiri sendiri menjadi sebuah *Gemeente* (kota) pada tahun 1906.[186] Hanya saja praktek dari otonomi tersebut tidak langsung dilaksanakan seiring pergantian status *Gemeente* dari kota Palembang. Lebih dari 15 tahun pasca diberlakukannya status *Gemeente* tersebut kota Palembang belum memiliki seorang walikota (*Burgermeester*), dimana baru pada tahun 1919 Palembang memiliki seorang *Burgermeester*.[187]

Di wilayah *Uluan* sendiri tidak mudah untuk pemerintah Kolonial untuk menancapkan kekuasaannya. Ketika kesultanan runtuh para pemimpin marga di *Uluan* menganggap wilayahnya bukanlah termasuk kekuasaan siapapun ketika Belanda menguasai kesultanan. Hingga pertengahan abad ke-19 seringkali terjadi pergolakan dan perlawanan di wilayah *Uluan* yang kemudian memaksa pemerintah Kolonial Belanda mengadakan serangkaian ekspedisi militer untuk meredakan pemberontakan di *Uluan*. Undang-undang Simbur Cahaya sempat dihapuskan oleh pemerintahan Belanda yang kemudian membangun struktur baru di wilayah *Uluan*. Namun karena tidak cocok akhirnya undang-undang Simbur Cahaya dipakai lagi dan dihidupkan kembali sistem marga, dengan catatan bahwa pemerintah kolonial tetap mengawasi. Walaupun pemilihan Pasirah yang bergelar Depati, Krio, Pangeran atau gelar

---

185 Lihat Peters, Op.Cit. Hal: 18-19.

186 Lihat ANRI, *Staatsblad Van Nederlansch Indie* no. 126, 1 April 1906.

187 Abdullah, et.al..1991. *Op.Cit.* Hal: 51.

lainnya tetap mengacu pada keadaan genaologis, namun kerap kali Pemerintah Kolonial Belanda lebih memilih orang-orang yang mereka kehendaki untuk memimpin marga tersebut, disamping itu Pasirah dan keluarganya seringkali mendapat perlakuan khusus dari pemerintah Kolonial.[188]

Setelah sempat dihapuskan pada abad ke-19, Konsep pemerintahan yang otonom lewat diri Sindang kemudian dipakai kembali oleh pemerintahan Kolonial. Penggunaan kembali konsep ini kemudian sedikit-banyak meredam perlawanan-perlawanan yang terjadi di daerah. Para kepala marga atau Pasirah yang kekuasaannya dikurangi atau dicopot kembali mendapat hak-haknya sesuai UU *Simbur Cahaya* walaupun telah mendapat revisi oleh pemerintah kolonial.[189] Pemilihan kepala marga sendiri dilakukan dengan melakukan pemilihan atau pungutan suara di tiap wilayah marga, idealnya pemilihan ini harus transparan dan jujur, pemilihan Pasirah-Pasirah tersebut biasanya hanya dilakukan oleh mereka yang memiliki hak untuk memilih. Namun campur tangan pemerintah Kolonial juga tidak bisa dielakkan dalam hal ini. Mereka (pemerintah kolonial) berkepentingan pada calon-calon kepala marga yang nantinya akan memudahkan atau mengakomodasi kebijakan pemerintah Kolonial ditingkat daerah.[190]

---

188 Selain mendapat akses tanah yang luas termasuk keuntungan atas pengelolaan tanah tersebut di wilayah marganya, pasirah dan keluarganya juga sering mendapat perlakukan khusus misalnya anak-anak para ketua marga tidak diwajibkan untuk mengikuti wajib militer yang diadakan oleh pemerintah Kolonial. Lihat ANRI, *Staatsblad Van Nederlandsch –Indie* No. 321 Tahun 1902.

189 Peeters, 1997. Op.Cit. Hal: 88.

190 Salah satu bentuk intervensi pemerintah Kolonial dalam pemilihan kepala marga terjadi di wilayah Kayuagung tahun 1927. Seorang Depati (Pasirah) telah diangkat di marga Jejawi bernama Abdul Fatah Pembarab tanpa pemungutan suara. Ada sebuah indikasi pengangkatan

Pasirah sendiri mengalami pergeseran pengaruh yang lebih kuat ketika masa pemerintahan Kolonial di wilayah *Uluan*. Jika pada masa kesultanan mereka terbatas hanya sebagai kepala marga, dan perannya diawasi oleh para Jenang, namun pada masa pemerintahan Kolonial mereka punya dominasi yang besar terutama di wilayah marganya.[191] Para Pasirah ini juga mendapatkan beberapa keuntungan finansial dari tanah-tanah yang mereka kuasai. Pasirah bukan lagi hanya menjadi simbol adat tiap marga, namun menjadi penyambung antara daerah dengan pusat (Palembang), dimana pemerintah keresidenan pusat agak sulit mengatur daerah-daerah tersebut secara administratif. Jika pada masa Kesultanan Palembang tugas ini di pegang oleh Jenang yang merupakan atasan Pasirah, maka pada masa Kolonial hal tersebut menjadi kekuasaan para Pasirah.[192] Namun seringkali dalam praktek kekuasaannya, para Pasirah ini bertindak sewenang-wenang dan cenderung otoriter, contohnya yang terjadi di marga Batanghari dimana pemimpinnya suka menarik pajak yang tidak jelas dan melakukan penggusuran untuk kepentingan pribadi.[193]

Abdul Fatah karena jasanya membantu Belanda membasmi pemberontak komunis di wilayah Ogan Komering Ilir, di sisi lain Abdul Fatah juga bukan berasal dari marga Jejawi. Lihat *Han Po* 3 Februari 1927.

191 Hal ini sesuai dengan isi *Staatsblaad* No. 564 Tahun 1922, dimana pemerintahan marga merupakan wilayah otonom tingkat rendah atau "*Inlaands Gemeente*". Namun walaupun diberikan kekuasaan otonom, para Pasirah ini sejatinya hanya otonom dalam hal etnisitas bukan territorial. Lihat Drs. Ma'moen Abdullah, dkk. 1991. *Op.Cit.* Hal: 139.

192 Mestika Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 53-55.

193 Salah satu pajak yang kontroversial diberlakukan oleh kepala marga Batanghari adalah menarik pungutan pada anak-anak yang ingin sekolah, Lihat *Semangat Moeda* 28 November 1929. Kasus lain yang dilakukan oleh kepala marga Batanghari adalah melakukan penggusuran terhadap rumah warga dan balai desa, rencananya tanah hasil gusuran tersebut akan didirikan sebuah rumah untuk istrinya yang kedua, Lihat

Namun diluar itu masih banyak Pasiras-pasirah yang dianggap memiliki kecakapan dalam memimpin marganya. Mereka juga dipandang sebagai tokoh yang mulai melek Pendidikan. Nanti pada perkembangan selanjutnya di awal abad ke 20, banyak Pasirah yang lebih memilih untuk menyekolahkan anaknya di sekolah umum. Sekembalinya mereka dari sekolah anak-anak Pasirah ini membawa kebaharuan dan kemajuan di daerah mereka masing-masing. Sebagian lagi akan dikenal menjadi tokoh dan elit di Palembang, terutama pasca Indonesia merdeka.

Gambar 4.6 Rombongan suatu kepala marga di *Uluan* pada tahun 1920an.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Semangat Moeda 30 Agustus 1929.

BAB V

Lada dan Dinamika Perdagangan Pada Masa Kesultanan Palembang

Sejak dulu Nusantara dikenal sebagai produsen rempah-rempah. Selain pala dan cengkih, lada adalah komoditas rempah lain yang paling banyak di cari oleh para pedagang dunia di Nusantara. Rempah-rempah ini memaksa Bangsa Eropa mengarungi Samudra-samudra yang belum sama sekali mereka layari. Memaksa mereka keluar dari lembah kegelapan, kepada masa dimana teknologi (terutama navigasi dan perkapalan) harus dikembangkan untuk menuju kepulauan ini. Namun pada bagian ini kita tidak bicara pala dan cengkih yang tersohor itu. Sebagai wilayah yang terlibat dalam perdagangan rempah dunia, Palembang menjadi salah satu daerah dan Pelabuhan penting komoditas lada di Nusantara. Sehingga bahasan pada bagian ini akan bicara mengenai lada di Palembang, terutama pada era keemasan perdagangan komoditas ini sekitar abad ke 17-18.

Konon di Eropa lada dijuluki sebagai “emas hitam”, hal ini jelas untuk menggambarkan betapa berharganya komoditas ini di wilayah tersebut. Penamaan dan penyandingan istilah emas juga tidak main-main, mengingat dalam periode tertentu komoditas ini bahkan lebih berharga dari emas. Sehingga ini yang kemudian banyak negara-negara di Eropa yang berusaha mendapatkan komoditas ini, selain dua primadona rempah diatas. Dalam kasus VOC, kongsi dagang ini sangat bernafsu

untuk menguasai kontrak dagang lada dengan Kesultanan Palembang dan Jambi pada abad ke 16-17.[194]

Gambar 5.1 Tumbuhan Sumatra termasuk cengkih 1, manggis 3, rambutan 4 dan lada hitam 5. Lukisan dari Giulio Ferrario tahun 1844.
Sumber: https://www.bridgemanimages.com/

Lantas selain mahal, apa yang membuat lada begitu diinginkan oleh masyarakat Eropa ? tanaman ini rupanya memiliki segudang manfaat yang penting. Jika umumnya kita gunakan lada sebagai bagian penting dari bumbu masakan, maka di Eropa pada masa lalu tanaman lada lebih banyak digunakan sebagai obat ketimbang bumbu masak, hal ini untuk menghemat persediaan lada yang berharga mahal itu. Lada kemungkinan hanya digunakan pada masak-masakan pada yang penting, bukan sebagai bumbu harian. Penggunaan jahe lebih sering untuk bumbu masak, karena harganya jauh

194 Lihat website https://jalurrempah.kemdikbud.go.id/artikel/jejak-perdagangan-lada-di-sungai-sungai-palembang-di-masa-lalu, diakses pada 15 Mei 2023, pukul 22:35.

lebih murah. Sebagai Obat lada terkenal sebagai bahan baku obat bernama "*Diatrion Pipereon*". Obat ini memiliki berbagai khasiat diantaranya, yaitu: mencegah masuk angin, mencerna daging, membangkitkan selera makan, menaikkan selera humor, memperkuat ingatan, menjernihkan suara, memperbaiki pendengaran, menyembuhkan encok, dan pegal linu. Reputasi lada sebagai obat mirip dengan istilah "obat dewa" yaitu obat segala macam penyakit, bahkan ada pendapat yang berkembang jika mengonsumsi obat tersebut maka dia tidak perlu bantuan siapapun untuk menjaga kesehatanya.[195]

5.1 Produksi Lada Palembang

Pada abad ke 15-18, lada adalah salah satu komoditas penting yang berasal dari Sumatra. Hampir semua wilayah di pulau ini menghasilkan lada, namun pada abad-abad awal perdagangan lada nama Kesultanan Aceh dan Banten jelas yang paling memegang peranan penting dalam perdagangan lada di masa itu. Turun ke wilayah-wilayah selatan, lada semakin banyak ditemui mulai dari Jambi, Palembang, Bengkulu, hingga Lampung. Oleh sebab itu pada abad-abad *booming*-nya perdagangan lada, peranan Sumatra sebagai basis penghasil lada tidak bisa dilepaskan, bahkan pulau ini diklaim menjadi salah satu pemasok lada terbesar untuk kebutuhan lada dunia pada abad-abad tersebut.[196]

Namun tidak diketahui dengan pasti kapan tanaman ini mulai dalam skala yang massif ditanam di wilayah Palembang, terutama pada era kesultanan. Dalam beberapa literatur menyebutkan bahwa sejak era Sriwijaya komoditas dari tanaman ini sudah menjadi salah satu komoditas yang diperdagangakan di Pelabuhan Palembang. Namun diduga

195 Lihat Andaya, 2016, *Op.Cit.* Hal: 83-85.

196 Lihat Reid (ed), 2020, *Op.Cit.* Hal: xxi.

lada-lada tersebut adalah lada yang didatangkan dari wilayah lain dan hanya diperdagangkan di Palembang. Selain itu ada kemungkinan bahwa lada yang dijual adalah lada lokal bernama kemukus. Sedangkan lada yang meledak di pasaran pada abad ke 16-17 adalah jenis lada yang baru saja ditanami kurang lebih satu abad sebelumnya. Menurut keterangan Tome Pires bahwa salah satu jenis lada yaitu lada hitam itu baru berkembang di Sumatra sekitar abad ke 15. Tanaman ini diduga berasal dari India dan dibawa oleh para pedagang ke Malaka, dimana mereka bertemu dengan para pedagang Nusantara terutama Sumatra yang lantas membudidayakan tanaman ini di daerah asal masing-masing.[197]

Menarik melihat peran Malaka tidak hanya menjadi kota bandar yang sangat penting di Asia Tenggara sebelum munculnya Singapura. Posisinya yang strategis membuat Malaka menjadi tempat bertemunya pada pedagang. Pertemuan para pedagang ini tidak hanya sekedar dalam urusan perdagangan saja. Kemudian hal lain yang terjadi adalah pertukaran budaya, kebiasaan, dan lain sebagainya. Salah satu hal yang menarik untuk dilihat adalah juga terjadi pertukaran tanaman-tanaman tertentu yang dilakukan oleh para pedagang. Contohnya di Malaka sendiri dalam konteks perdagangan lada dimana terjadi pertukaran bibit tanaman ini di kota bandar tersebut. Tanaman ini kemudian dibawa dan dibudidayakan ditempat asal para pedagang dari berbagai wilayah di Sumatra itu sendiri. Selain lada, salah satu tanaman lain yang juga diperkenalkan lewat interaksi antar pedagang di Malaka adalah karet atau *Hevea Brasiliensis* yang nantinya juga akan meledak di pasaran pada awal abad 20.

---

197 Lihat Andaya, 2016, *Op.Cit.* Hal: 80.

Secara morfologi, tanaman ini adalah tanaman yang merambat dan merupakan tanaman tahunan, artinya tanaman ini jika sudah dewasa ia bisa dipanen sepanjang tahun. Setidaknya butuh waktu sekitar 1 tahun untuk membuat tanaman ini siap untuk dipanen, kemudian jika sudah berbuah dalam keadaan subur ia bisa dipanen satu minggu sekali. Biasanya ketika lada sudah siap panen kemudian dipetik dan disortir. Kemudian buah-buah lad aitu di jemur untuk mengurangi kadar air hingga menjadi kering dan sesuai dengan kehendak pasar, sehingga harganya menjadi maksimal. Tanaman ini tumbuh subur di *Uluan* Palembang dengan ketinggian tanah 0-1000 meter diatas permukaan laut. Selain itu tanaman ini butuh tanah yang subur dan pengairan yang cukup untuk bisa tumbuh dan menghasilkan buah yang maksimal. Sehingga umumnya tanaman ini di tanam dekat dengan sungai, selain untuk distribusinya, juga untuk memudahkan proses pengairan tanaman ini.[198]

Hampir semua wilayah *Uluan* di Palembang mulai dari Lahat, Pagaralam, Muara Enim, Ranau, dan lain-lain menghasilkan lada. Namun pada dasarnya wilayah-wilayah ini juga menghasilkan komoditas rempah-rempah lain misalnya berbagai tanaman rimpang dan juga kayu-kayu aromatik. Salah satunya kayu gaharu yang juga ditanami dibeberapa tempat di *Uluan* Palembang. Namun lada yang paling banyak ditanami karena, pada abad ke 17-18, lada kemudian akan menjadi salah satu instrumen pembayaran pajak wilayah tersebut pada Sultan Palembang. Sehingga pada dasarnya tanaman ini banyak ditanam bukan karena menguntungkan secara finansial

---

198 Lihat Aryandini Novita, dkk, 2021, *Praktik Kapitalisme Lada Di Palembang Pada Abad Ke-18 Hingga Awal Abad Ke-20*, Purbawidya: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi No. 2 Vol. 10. Hal: 221-236.

bagi petani, lada ditanam lebih karena merupakan tanaman wajib dari Kesultanan Palembang bagi masyarakat *Uluan*.

Gambar 5.2 Salah satu tanaman lada pada masa Kolonial Belanda di *Uluan* Palembang pada awal abad ke 20.
Sumber: Koleksi ANRI KIT. Sumsel No. 622/072.

Pada era-era setelah perdagangan lada dan mulai mencuatnya perdagangan kopi dan karet, lada tetap ditanam. Namun tidak dalam skala massif sebesar abad sebelumnya. Pertama ia bukan menjadi tanaman wajib lagi, terutama untuk pada masa Kesultanan Palembang; kedua, tanaman ini memiliki fluktuasi harga yang tajam sehingga berisiko. Pada masa lalu sebenarnya wilayah *Uluan* ini adalah penghasil beras, namun setelah lada diwajibkan untuk ditanam maka banyak lahan padi yang berubah fungsi. Sehingga pada masa ini banyak masyarakat yang terpaksa harus mengubah lahannya jadi lahan lada. Namun setelah era rempah bergeser, orang secara massif kembali menanam padi, walaupun kemudian ada yang secara massif menananm kopi. Dan menariknya tanaman lada juga dibiarkan subur diantara tanaman-tanaman kopi ini.

Gambar 5.3 Masyarakat *Uluan* yang sedang melakukan proses penjemuran lada pada awal abad 20.
Sumber: Koleksi ANRI KIT. Sumsel N0. 622/072.

Hal ini bahkan berlanjut di abad 20 ketika Indonesia merdeka, dimana lada tetap dijadikan sebagai tanaman sampingan dari tanaman kopi yang kala itu tetap menjadi primadona di daerah-daerah dataran tinggi di *Uluan*. Banyak kebun-kebun lada yang diwariskan oleh orang tua ke anaknya dalam bentuk tanaman tumpeng sari pada tanaman kopi. Apalagi pada abad ke 20 muncul komoditas karet yang benar-benar menggeser dominasi lada pada masa lalu di wilayah *Uluan*. Hal ini berlangsung sampai sekarang, dimana cukup banyak ditemui kebun lada yang berada di kebun kopi pula, salah satunya di Kabupaten Lahat.

Gambar. 5.4 Tanaman lada yang berada di kebun kopi.
Sumber: dokumen pribadi.

Jenis rempah lain juga dibudidayakan di Palembang *Uluan*, hanya saja momentumnya tidak pada abad ke 18-19, namun pada pertengahan abad ke 20. Tanaman seperti cengkeh, kemiri, dan kayu manis tumbuh subur di wilayah tersebut walaupun tidak pada habitat asli mereka. Tanaman-tanaman ini mewarnai perdagangan rempah di Sumatra Selatan hingga sekarang. Hasil panennya dikirim salah satunya ke Palembang, tepatnya di Pasar 16, dimana masih banyak pedagang rempah keturunan India yang masih meneruskan usaha perdagangan rempah secara turun-temurun.

Gambar 5.5 Salah satu potret kebun cengkeh di Kabupaten Lahat.
Sumber: Dokumen Pribadi

5.2 Perdagangan Lada Sebelum Abad ke 17

Sebelum Kesultanan Palembang menjadi salah satu daerah penghasil lada pada abad ke 17, sudah ada kerajaan-kerajaan besar yang jadi penghasil besar lada terutama di daerah Sumatra. Kita bisa katakan bahwa Kerajaan Aceh adalah salah satu yang paling besar diantaranya. Selain memiliki kekuatan dalam mengatur perdagangan dan harga lada di Sumatra. Selanjutnya ada Kesultanan Banten yang juga menjadi basis penting dalam perdagangan lada pada abad tersebut. Walaupun kesultanan ini berada di Jawa, namun mereka mampu menguasai lada yang ada di Lampung dan menjadikannya bagian dari komoditas wilayah ini. Sama halnya dengan Palembang dimana salah satu wilayah penghasil lada di Kesultanan Palembang adalah daerah Bangka yang terpisah daratan dengan Sumatra. Namun lewat intervensi dari kekuatan asing, lada di Bangka akhirnya lepas, sehingga muatan tanaman lada

dari *Uluan* menjadi salah satu yang penting dalam konstelasi perdagangan di Palembang.

Ramainya perdagangan lada di Aceh berdampak semakin meluasnya perdagangan ini hingga ke selatan pulau Sumatra. Hal ini juga yang menjadi alasan bahwa banyak kesultanan kemudian terlibat pula dalam perdagangan rempah-rempah ini. Setelah sebelumnya terjadi perluasan perluasan ladang lada di wilayah-wilayah tersebut dan juga karena meningkatnya permintaan dari Eropa. Salah satunya adalah Palembang yang memiliki basis perdagangan lada cukup kuat pada waktu itu, namun pada awal-awal abad ke 17 kemungkinan produksinya masih belum terlalu signifikan. Dibanding pada abad ke 18.[199]

Namun muncul sebuah pertanyaan menarik, apakah lada memang tidak diperdagangkan di Palembang bahkan ketika Palembang menjadi wilayah yang ramai pada era Sriwijaya ? Memang lada kemungkinan baru ditanam di Palembang sekitar abad ke 15-16, namun jika kita tengok Kembali kondisi Palembang pada era dimana Sriwijaya berpusat di Palembang, kemungkinan besar salah satu komoditas yang dijual di Palembang adalah lada. Entah itu lada yang didapatkan dari wilayah di Nusantara atau di bawa dari pedagang-pedagang internasional lain yang singgah ke Palembang. Untuk itu kita juga mesti mengetahui bagaimana situasi di Eropa pada abad-abad sebelumnya dimana lada memang sudah menjadi komoditas yang popular namun berharga sangat mahal, bahkan juga dikatakan langka pada musim-musim tertentu.

Beberapa sumber mengenai lada sudah dirujuk sejak awal-awal abad masehi. Dalam beberapa keterangan mengenai sejarah Romawi pada abad pertama, terutama yang berkenaan dengan kuliner, lada sudah lumrah menjadi bumbu masak

---

199 Lihat Reid, 2011, *Op.Cit.* Hal: 8-9.

yang hanya disimpan oleh orang-orang kaya. Sehingga tidak banyak orang yang menyimpan lada dalam jumlah yang besar dirumah mereka, kecuali mereka yang kaya atau memiliki jabatan terhormat ditengah-tengah masyarakat. Kemudian karena harga lada yang mahal, lada juga harus disandingkan dengan makanan mahal pula. Salah satu contohnya hanya dimasak untuk daging dengan kualitas yang bagus dan mahal.[200]

Lebih lanjut, Bangsa Romawi juga sering menggunakan rempah sebagai bagian dari diplomasi mereka. Rempah-rempah dalam kaitan ini salah satunya adalah lada yang digunakan sebagai satu dari sekian banyak suguhan dan mungkin juga upeti untuk memuluskan diplomasi mereka. Namun yang menjadi pertanyaan adalah, apakah rempah dan lada yang dipakai adalah benar dari Nusantara, mengingat rasanya belum ada pelayaran orang-orang Eropa pada awal abad-abad masehi. Kemungkinan lada yang dipakai memang masih dari India, salah satu daerah penting lada di dunia. Dimana belum ada bukti yang kuat lada dari kepulauan Nusantara sudah dipakai, namun ini baru asumsi dimana dalam konteks perdagangan internasional bisa jadi wilayah-wilayah di Nusantara sudah sejak lama berhubungan dengan pedagang asing, terutama dalam satu benua. Barang komoditas dari Nusantara bisa saja dibawa oleh para pedagang Arab menuju perairan Arab atau langsung ke Laut Tengah dimana pada pedagang Eropa berseliweran hingga abad-abad kegelapan di Eropa.[201]

---

200 Lihat Jack Turner, 2011, *Sejarah Rempah: Dari Erotisme Sampai Imperialisme*. Depok: Komunitas Bambu. Hal : 70-73.

201 Ibid, Hal: 92-93.

Gambar 5.6 Rute pelayaran dan perdagangan rempah pada masa abad pertengahan di Eropa.
Sumber: diolah dari www.smithsonianmag.com

Dalam kaitan ini lada-lada yang didapatkan merupakan proses distribusi perdagangan internasional yang sampai di Pelabuhan-pelabuhan Eropa. Ketika itu Venezia menjadi Pelabuhan penting dalam perdagangan lada di Eropa. Ketika lada sampai di Pelabuhan tersebut, muatan-muatan dari kapal yang telah berlayar jauh dari pusat-pusat perdagangan lada kemudian di bongkar-muat. Proses bongkar muat juga dilakukan dengan mengirimkan Kembali komoditas ini dengan menggunakan kapal yang menuju ke utara seperti menuju London atau Bruges. Namun ada juga muatan dari rempah-rempah ini yang didistribusikan melalui jalur darat melewati pegunungan Alpin hingga menuju Jerman dan Prancis.

Dari peta diatas kita kita bisa melihat lagi perdagangan kuno di Nusantara yang melibatkan Palembang dan juga komoditas lada, maka tidak banyak data yang bisa dipakai untuk mencari korelasinya. Hanya terlihat memang Sumatra sudah menjadi salah satu basis perdagangan rempah pada

abad pertengahan. Lebih jauh lagi menurut keterangan dari salah satu pedagang Arab bernama Sulayman, yang pernah melakukan kontak dagang dengan wilayah Sriwijaya. Sriwijaya adalah sebuah kerajaan Budha berbahasa Melayu yang mampu mengendalikan perairan di Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Catatan berangka sekitar tahun 851 (Abad 8-9) merujuk bahwa ibukota dari Kerajaan ini ada di Palembang yang dialiri oleh sungai Musi. Kemudian dia menambahkan bahwa pada dasarnya Pelabuhan dari kerajaan ini bukan hanya Palembang. Palembang hanya satu diantara kota-kota Pelabuhan lain di sekitar Selat Malaka yang dikuasai oleh Sriwijaya dan berhubungan satu sama lain. Selain itu pada era Sriwijaya ini, kerajaan ini dikenal kaya akan emas, bukan rempah.[202]

Selain emas masa itu komoditas perdagangan yang terkenal yang bisa ditemui di Palembang adalah kapur barus. Namun dalam sumber yang lain sebenarnya di Pelabuhan Palembang sejak era Sriwijaya juga memperdagangkan rempah-rempah, tetapi jelas bahwa rempah ini didatangkan dari tempat lain, bukan di *Uluan* Palembang. Misalnya lada lebih banyak tumbuh di daerah Jawa bagian barat (Banten) atau kemungkinan wilayah Lampung. Selain itu di Pelabuhan ini juga menjual jenis rempah lain seperti cengkih, pala, bunga pala, dan lain-lain. Komoditas-komoditas ini didatangkan dari pulau lain terutama Maluku, namun diperdagangkan di Palembang.[203]

Namun bukan berarti daerah pedalaman Palembang tidak memiliki jenis rempah yang bisa dijual di Kota Palembang. Komoditas kayu-kayu aromatik banyak ditemukan di pedalaman Palembang. Sebutlah pohon damar yang diduga sudah menjadi komoditas andalan dari pedalaman Palembang sejak era Sriwijaya. Bahkan temuan arkeologis yang berkaitan den-

202 Lihat Reid (ed), 2010, *Op.Cit.* Hal: 2-4

203 Lihat Hall, 2011, *Op.Cit.* Hal: 112-113.

gan damar sudah cukup banyak terutama di daerah-daerah dalam wilayah Ogan Komering Ilir sekarang. Bahkan diduga temuan ini malah berasal dari abad pra Sriwijaya, ini sebuah bukti bahwa hubungan manusia dengan rempah sudah ada sejak sangat lama terutama di Palembang.[204]

Jelas pada era-era sebelum abad ke 17, Palembang bukan menjadi salah satu basis dari perdagangan lada terutama di Sumatra. Walaupun pernah menjadi salah satu Pelabuhan penting pada era Sriwijaya, esensinya kota ini hanya merupakan *enterport* dan sangat bergantung dengan suplai komoditas yang masuk baik dari daerah *Uluan*, maupun dari Pelabuhan lain di Nusantara yang memiliki jaringan perdagangan dengan Palembang. Termasuk dari catatan Marcopolo dan Ibnu Batutah yang pernah memuat catatan perjalanannya ketika mereka ke Sumatra. Mereka tidak menemukan perdagangan lada di Sumatra dalam skala yang besar pada saat mereka datang. Lada setidaknya baru ada dalam catatan seorang pelancong dari Tiongkok bernama Ma Huan yang melihat adanya perdagangan lada di Sumatra Utara medio abad ke 15.[205]

Justru Palembang terkenal karena komoditas lain menjelang pergantian abad ke 17. Wilayah ini dikenal sebagai penghasil beras, walaupun diduga komoditas ini Sebagian juga didatangkan dari Jawa dan dijual kembali di Malaka. Namun untuk komoditas rempah pada masa ini Palembang sudah terkenal dengan komoditas lada yang dicari para pedagang Jawa, Malaka, bahkan Cina. Bahkan juga diduga banyak beras dari Palembang juga asalnya dari Siam.[206] Walaupun

---

204 Lihat Novita (dkk), 2021, *Op.Cit.* Hal: 224-225.

205 Lihat Anthony Reid, 2011, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga: Jaringan Perdagangan Global*. Jakarta: Penerbit Obor. Hal: 10-12.

206 Lihat Meilink Roelofsz. 1962. *Asian Trade And European Influence In The Indonesian Archipelago Between 1500 And About 1630*. The

dalam sumber lain, dikatakan daerah Palembang *Uluan* memang menghasilkan beras dalam skala yang besar. Hal ini bisa dilihat dari kemampuan Palembang untuk melakukan ekspor beras pada Batavia yang ketika itu sedang berperang dengan Mataram. Pasokan beras dari Palembang sangat penting untuk Batavia, mengingat Batavia tidak bisa lagi mengambil beras dari Jawa.[207]

Pada abad ke 16, lada dari pedalaman Palembang sudah muncul di pasaran di Kota Palembang. Hanya mungkin skalanya tidak besar, namun ini semakin berkembang seiring waktu. Volume perdagangan komoditas ini kemudian naik signifikan sekitar abad ke 17, dimana mulai ada kontak dan kontrak dagang dengan berbagai pedagang asing. Di Pedalaman, lewat pengaruhnya Sultan Palembang menjadi pihak yang memonopoli perdagangan rempah didaerah pedalaman.[208] Bersama dengan Aceh, Banten, Jambi, dan daerah-daerah lain di Sumatra, Palembang menjadi basis perdagangan lada yang penting tidak hanya di pulau tersebut namun juga di Asia Tenggara. Hal ini juga yang kemudian memicu munculnya hubungan dengan kekuatan-kekuatan dari Eropa lewat berbagai kontrak dagang.

Hague: Martinus Nijhoff. Hal : 91.

207 Andaya, 2016, *Op.Cit.* Hal: 38.

208 Masyhuri, 1983, *Op.Cit.* Hal: 1.

5.3 Tiban-Tukon dan Kondisi Perdagangan Pada Masa Kesultanan Palembang.

Pada bagian ini kita akan lihat seberapa besar pengaruh lada dalam konstelasi perdagangan dan juga yang berdampak pada hal-hal berbau politis di Palembang yang Ketika itu sudah menjadi Kesultanan Palembang. Setidaknya ada dua hal yang hendak dibahas berdasarkan rentetan waktu dan peristiwa yang menyangkut masalah perdagangan lada di Palembang. Pertama, bagaimana kondisi awal perdagangan ini dan bagaimana hubungannya dengan Belanda terutama VOC hingga pecah perang antara Palembang dan VOC pada pertengahan abad ke 17. Kedua, bagaimana situasi dan kondisi perdagangan lada ini pasca perang tersebut hingga munculnya sebuah sistem unik yang mengatur pajak dan perdagangan di Palembang dimana lada menjadi salah satu komoditas atau instrumen penting dalam sistem tersebut. Sistem ini dikenal dengan nama *Tiban-Tukon*, dimana ada proses pembayaran pajak dengan menggunakan komoditas, ada pula yang menggunakan uang, penguasa dalam kaitan ini Sultan dan wakil-wakilnya juga menjadi pedagang perantara dengan menjual barang-barang impor ke daerah pedalaman.

Segera setelah mendapat penguasa baru pasca penguasaan oleh Majapahit, Penguasa Palembang juga turut serta dalam konstelasi perdagangan ketika itu. Lada pada masa ini juga termasuk didalamnya, walaupun pada masa yang sama wilayah Palembang lebih terkenal dengan beras. Selain itu berkembangnya perdagangan lada di wilayah Palembang tidak bisa dilepaskan dari meningkatnya konsumsi dan permintaan akan lada terutama dari pasaran Eropa. Sebelum 1506 konsumsi lada di Eropa diperkirakan 1 ½ Juta Pon pertahun, dan bertambah 3 tahun kemudian menjadi 6-7 juta pon, angka ini terus bertambah seiring tahun. Awalnya lada di Eropa di-

datangkan dari Pantai Barat India, namun karena konstelasi politik yang berubah sejak daerah tersebut dikuasai Portugis, pasokan lada untuk Eropa diambil dari Asia Tenggara pada tahun-tahun berikutnya. Pulau Sumatra menjadi salah satu tempat dimana tanaman lada tumbuh subur. Para pedagang asing bahkan bisa mendapatkan lada secara merata dari utara hingga selatan pulau ini termasuk di Palembang (tentu saja dengan kualitas dan jenis yang berbeda).[209]

Sebelum bangsa Eropa mendominasi perdagangan lada di Sumatra, Tiongkok sempat menjadi salah satu daerah penting yang membeli lada dari Sumatra.[210] Para pedagang tiongkok pada era awal perdagangan lada di Asia Tenggara sebenarnya menjadikan Pelabuhan Batam sebagai basis utama untuk mendapatkan lada. Namun Sebagian diantara mereka lebih senang untuk datang ke Palembang atau Jambi, karena kedua tempat tersebut menawarkan harga lada yang lebih murah. Hal ini jelas pada masa-masa tersebut daerah hinterland keduanya merupakan daerah penghasil lada di Sumatra.[211]

Dalam sebuah sumber dikatakan bahwa menjelang pergantian abad ke 17, Dinasti Tiongkok setidaknya mengirimkan 88 kapal ke Asia Tenggara, dimana 7 diantara kapal tersebut secara khusus dikirimkan ke Palembang. Mereka mendapatkan tugas untuk membeli lada di Pelabuhan Palembang. Sehingga pada masa ini Cina menjadi pembeli lada penting bagi Palembang sebelum Belanda lewat VOC datang. Ketika masa perdagangan lada yang intens ini banyak diantara pedagang Cina ini yang memutuskan untuk tinggal dalam waktu yang lama di Palembang. Mereka kemudian memperistri gadis-gadis

---

209 Lihat Masyhuri, 1983, *Op.Cit.* Hal: 27-28.

210 Lihat Reid, 2011, *Op.Cit.* Hal: 25-27.

211 Lihat Roelofsz, 1962, *Op.Cit.* Hal: 258.

Palembang, terutama yang ada hubungannya dengan para penguasa setempat. [212]

Sama seperti Eropa, Tiongkok juga memanfaatkan lada untuk berbagai kebutuhan. Sejak era awal kerajaan Palembang sebelum transisi ke Kesultanan Palembang, sudah banyak berita mengenai kedatangan para pedagang Cina ke Palembang untuk melakukan perdagangan lada. Setelah sampai di Tiongkok komoditas ini tidak hanya dikonsumsi oleh kalangan elit tertentu, namun juga di jual ke belahan dunia lain (salah satunya melalui jalur sutra), ketika para pedagang mampir ke Tiongkok. Dalam aspek pengobatan, tradisi pengobatan di Tiongkok juga menempatkan lada pada posisi yang spesial karena banyak digunakan untuk berbagai jenis pengobatan. Bahkan Ketika abad ke 15, lada juga pernah dijadikan bagian dari gaji para tantara dinasti di Tiongkok.[213]

Pada abad 16-17, perlu diperhatikan bahwa kedudukan Palembang tidak lebih besar dari wilayah-wilayah kerajaan atau kesultanan lain di Sumatra dan sekitar Selat Malaka. Dalam lada ini Aceh muncul menjadi kerajaan penting dalam konstelasi perdagangan pada saat itu. Disisi lain Aceh juga dikenal sebagai produsen lada, sehingga membuat kerajaan ini makin ramai dan dikenal oleh pedagang asing. Palembang pada abad yang sama, setelah mampu melepaskan diri dari pengaruh Demak, justru lebih banyak dalam pengawasan Banten yang Ketika itu juga muncul sebagai salah satu Kesultanan yang kuat. Namun bentuk pengawasan ini lebih ke perdagangan lada, intervensi dalam bidang lain terutama masalah politik harus telaah kembali. Pengaruh Banten di Palembang mulai membuat tidak nyaman penguasa di Palembang, dan pada awal abad ke 17, Palembang mulai sering melibatkan VOC

212 Lihat Reid, 2011, *Op.Cit.* Hal: 193-194.

213 Lihat Andaya, 2016, *Op.Cit.* Hal: 80-81.

dalam berbagai kontak dagang. Dari sini penguasa Palembang melihat peluang bahwa keberadaan VOC bisa dimanfaatkan untuk melepaskan Palembang dari pengaruh Banten.[214]

Salah satu alasan besar mengapa kemudian bangsa Eropa berlomba-lomba datang ke daerah-daerah penghasil rempah adalah karena harganya yang amat mahal ketika sampai di Eropa. Ditambah lagi dengan aktifitas pelayaran dan perdagangan yang dilakukan portugis yang berhasil memonopoli perdagangan lada di Abad ke 16 mampu membuat lada memiliki harga yang lebih mahal. Sehingga penggunaan komoditas ini di Eropa mungkin tidak sebanyak yang dilakukan di Tiongkok. Jelas lada merupakan komponen penting dalam masakan, namun di Eropa lada kebanyakan hanya digunakan dalam skala yang kecil dan tidak se intens di Tiongkok. Kemungkinan makanan yang disajikan dengan bumbu lada hanya pada acara-acara besar dan sakral saja. Orang Eropa cenderung menjadikan lada sebagai obat ketimbang bahan campuran makanan rutin mereka. Ini yang kemudian membuat mereka untuk mengembangkan teknologi pelayaran, dan datang langsung ke Nusantara, termasuk Palembang.[215]

Kontak awal Penguasa Palembang dengan VOC yang berkedudukan di Batavia adalah ketika Pangeran Sido Ing Kenayan mengirimkan lada sejumlah 10 pikul ke Batavia. Kiriman lada ini merupakan sebuah hadiah dan rupanya membuat Belanda tertarik dengan Palembang. Belanda kemudian membantu Palembang melepaskan pengaruh dari Banten. Sebagai konsekuensi dari bantuan ini, pihak Palembang mengadakan kontrak dagang dengan Batavia. Kontrak pertama ditandatangani pada tahun 1641 dimana VOC diperbolehkan berdagang di Palembang. Setahun berselang, kontrak diperbaharui dan

214 Lihat Masyhuri, 1983, *Op.Cit.* Hal: 29-30.

215 Lihat Andaya, 2016, *Op.Cit.* Hal: 83-84.

VOC mendapatkan hak monopoli dari perdagangan lada, termasuk dengan izin pendirian loji serta hak pengawasan terhadap perdagangan di Palembang.[216]

Pada masa-masa setelahnya, kontrak lada antara Palembang dan VOC semakin mengikat, sehingga tidak memungkinkan adanya perdagangan terbuka pada komoditas ini dengan pihak diluar VOC. Namun penguasa Palembang tetap melakukan perdagangan dengan pihak lain dengan cara sembunyi-sembunyi. Salah satunya dengan pedagang dari Jawa (terutama dari Kerajaan Mataram) yang datang ke Palembang membeli rempah-rempah dengan menukarnya dengan sejumlah barang seperti pakaian, kain, garam, dan berbagai komoditas yang ada di Jawa dan Batavia. Setelah mendapatkan lada mereka kemudian membawa lada tersebut dan menjualnya di Selat Malaka. Setelah itu mereka Kembali ke Jawa namun rute yang digunakan tetap melalui Palembang, dengam Kembali membeli lada dan membawanya ke Jawa. Disini Selat Malaka menjadi lokasi penting bagi perdagangan lada dari Palembang, karena kebanyakan lada yang tidak diambil oleh VOC di distribusikan dan dijual oleh para pedagang ke Selat Malaka.[217]

Aktifitas perdagangan lada berdasarkan kontrak yang telah dibuat tahun 1642 antara Palembang dan VOC esensinya sama sekali tidak membuat VOC puas. Padahal didalamnya telah diatur terkait batasan mengenai berapa jumlah lada yang harus dikirim pertahun, yang sudah dipenuhi oleh Palembang namun ini sama sekali belum membuat VOC cukup. Dalam kaitan ini VOC mulai mencurigai adanya bentuk perdagangan gelap yang terjadi dibelakang mereka yang dilakukan oleh para penguasa Palembang terkait dengan perdagangan lada. Hal

---

216 Lihat Masyhuri, 1983, *Op.Cit.* Hal: 30.

217 Lihat Roelofsz, 1962, *Op.Cit.* Hal: 262-263.

ini semakin menegang manakala VOC mulai mengawasi lalu lintas pelayaran terkait perdagangan lada.[218]

Rupanya hubungan yang dibangun oleh Palembang dengan Belanda lewat VOC inilah yang justru membuat keadaan semakin tidak menguntungkan pihak Palembang, bahkan melebihi situasi yang terjadi ketika Palembang berhubungan dengan Banten. Hal ini dikarenakan adanya paksaan dari VOC untuk mengikat atau memonopoli perdagangan lada di wilayah Kesultanan tersebut. Puncak dari ketegangan kedua belah pihak terjadi menjelang pertengahan abad ke 17 dimana terjadi pertempuran besar antara kedua belah pihak. Penyebabnya adalah terkait kontrak lada yang sifatnya memonopoli tersebut tidak disukai baik oleh pembesar di Palembang maupun para pedagang asing lain yang sejatinya juga ingin mendapatkan lada tersebut. Pihak VOC yang diwakili oleh Cornelius Ockersz kerap menawan kapal-kapal asing yang akan berdagang lada di Palembang. Disamping itu dia juga dianggap sering memperlakukan para pembesar di Palembang tidak dengan hormat, dimana pengawasan terhadap pelayaran juga dikenakan untuk pembesar tersebut walaupun perjalanan yang dilakukan bukan dalam kepentingan dagang. Hal ini yang menimbulkan ketersinggungan para pembesar tersebut. Pada tahun 1658, Ockersz dan 40 anak buahnya terbunuh oleh sebuah insiden dengan pihak Kesultanan. Kematian Ockersz membuat pihak VOC marah dan mengirimkan ekspedisi militer untuk menyerang kedudukan Kesultanan di Kota Palembang.[219]

---

218 Lihat Masyuri, *Op.Cit.* Hal: 34-35.

219 Lihat Reid (ed), 2010. *Op.Cit.* Hal: 186-189.

Gambar 5.7 Lukisan peristiwa pertempuran antara Kesultanan Palembang dan VOC Tahun 1659.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Dahsyatnya pertempuran antara kedua belah pihak di Sungai Musi ini, digambarkan oleh salah satu salah satu navigator yang juga melukiskan peristiwa pertempuran tersebut yaitu Johan Nieuhoff. Serangan ini dilakukan setahun setelah insiden tersebut yaitu pada 1659 dan dipimpin oleh John Van der Laen. Serangan Belanda ini awalnya direspon oleh pihak kesultanan dengan menembakkan Meriam di beberapa benteng disekitar Sungai Musi salah satunya di Pulau Canbara (Pulau Kemaro) dan juga dengan menghanyutkan sejumlah rumah rakit yang dibakar (rakit api). Namun serangan Belanda lebih kuat dengan armada yang lebih banyak. Satu persatu benteng tersebut bisa ditaklukkan dan Meriam-meriamnya kemudian

dijarah. Setibanya di Ibukota dimana terletak Keraton Kuto Gawang, Belanda berhasil membakar benteng dan isinya.

Menurut Nieuhof pembakaran ini dilakukan setelah terjadi pengosongan wilayah tersebut, sehingga barang-barang baik milik raja dan juga rakyat yang tinggal didalam benteng tersebut bisa mereka jarah. Pihak Belanda sama sekali tidak bertemu dengan Sultan dan perwakilannya, sehingga negosiasi pasca pembumihangusan benteng tersebut tidak ada. Belanda Kembali melancarkan sejumlah serangan di beberapa wilayah lain di sungai Musi dengan membakar sejumlah rumah dan menjarah beberapa perahu kecil terutama yang bisa diangkut kekapal mereka. Ekspedisi militer ini sekiranya berlangsung dari Oktober dan berakhir diawal Desember 1659. Armada Belanda ini kemudian Kembali ke Batavia dengan sejumlah jarahan berupa 75 meriam besar, 142 meriam kecil, sejumlah padi dan beras, serta sejumlah perahu kecil yang diduga milik raja Palembang. Dalam penjarahan ini mereka tidak menemukan lada, komoditas yang ketika itu sangat mahal harganya, dan jadi salah satu penyebab mengapa pertempuran ini terjadi.[220]

Setelah pertempuran ini, Penguasa Palembang berusaha untuk merekonstruksi lagi kekuatan politiknya. Pangeran Sido Ing Rejek yang mundur ke daerah Sakatiga Indralaya ketika peristiwa peperangan terjadi enggan untuk Kembali ke Palembang. Beliau kemudian menunjuk adiknya Ki Mas Endi sebagai suksesor yang kemudian membangun Palembang menjadi sebuah kekuatan baru. Keraton Kuto Gawang yang dibumihanguskan pada peristiwa pertempuran lalu, tidak menjadi halangan dia untuk Kembali ke Palembang. Beliau kemudian menggeser keraton menuju kearah hulu sedikit ke

220 Lihat Johan Nieuhof. 1682. Voyages and Travels to East Indies 1653-1670. Singapura: Oxford University Press

daerah Beringin Janggut, sehingga keraton ini pada masa setelahnya dikenal sebagai Keraton Beringin Janggut. Pada masa ini juga Ki Mas Endi mendeklarasikan berdirinya Kesultanan Palembang yang independen, dimana sebelumnya kerajaan ini sangat kuat dengan pengaruh Demak, namun lewat deklarasi ini Kesultanan Palembang berdiri tanpa pengaruh siapapun. Beliau kemudian menjadi pemimpin pertama dengan gelar Sultan Abdurrahman Khalifatul Mukminin. Dia juga turut merombak ulang sistem dalam berbagai bidang di Kesultanan termasuk perdagangan lada.

Namun dalam persoalan lada, karena Palembang kalah dalam perang sebelumnya, maka hasilnya akan lebih menguntungkan VOC dimana monopoli terhadap lada tetap dipegang Belanda bahkan lebih diperkuat. Kemudian VOC diperbolehkan mendirikan sebuah benteng yang lokasinya berseberangan dengan lokasi Keranton. Namun tetap saja perdagangan dalam skala luas tetap terjadi pada komoditas ini. Selain karena tidak mau tunduk sepenuhnya terhadap VOC, para penguasa Palembang pada dasarnya sudah memenuhi isi kontrak terkait dengan jumlah lada yang harus dikirim ke Batavia setiap tahun. Menariknya jumlahnya pada dasarnya selalu lebih dari isi kontrak. Pada tahun 1662 sesuai dengan isi kontrak lada yang dikirimkan berjumlah 1000 pikul, jumlah ini bertambah signifikan setiap tahun dan pada tahun 1722 jumlahnya bagkan bertambah hingga 30.000 pikul pertahun. Salah satu hal yang menyebabkan hal ini terjadi adalah VOC berhasil menanamkan pengaruhnya dalam internal keraton, dimana setiap kali terjadi konflik internal VOC berhasil mempengaruhi satu pihak dan berdampak pada keuntungan mereka dalam konstelasi perdagangan lada ini. Pengaruh VOC semakin kuat mana kala Palembang behasil menamukan tambang timadh di Pulau Bangka diawal abad 18. Timah nantinya juga akan

menjadi komoditas yang dimonopoli oleh VOC di Kesultanan Palembang.[221]

Pada perkembangan selanjutnya ada yang berubah dalam konstelasi perdagangan lada ini, terutama antara Kesultanan Palembang dengan rakyat yang memproduksi lada di *Uluan*. Kesultanan kemudian menciptakan sebuah system perdagangan yang cukup unik di daerah ini yaitu *Tiban-Tukon*. Disamping itu pada akhirnya *Tiban-Tukon* ini dijadikan bagian atau instrument dari pembayaran pajak kepada Sultan di *Iliran*. *Tiban* sendiri adalah menukar berbagai komoditas hasil alam dari *Uluan* Palembang dengan berbagai barang impor yang telah disediakan oleh Sultan. Sedangkan *Tukon* adalah membeli komoditas hasil alam *Uluan* tersebut dengan uang, namun besarannya yang menentukan adalah Sultan.[222]

Pada masa awal penerapan *Tiban-Tukon* ini komoditas lada menjadi salah satu dari sekian komoditas dari *Uluan* yang berlaku untuk sistem ini.[223] Namun sayangnya sistem pada dasarnya cukup memberatkan para petani di *Uluan* mengingat, Sultan di *Iliran* yang mengendalikan harga.[224] Termasuk mengendalikan barang-barang impor yang masuk ke Pelabuhan Palembang dan yang harus dikirim ke *Uluan*. Barang-barang inilah nantinya akan ditukar kepada sejumlah komoditas termasuk lada dari *Uluan*. Petani akan menukar lada seharga dengan barang impor yang mereka inginkan. Namun sistem

221 Lihat Masyhuri, *Op.Cit.* Hal: 36-38.

222 Lihat ANRI, Bundel Palembang No. 15.7.

223 Sebenarnya dalam *Tiban* Tukon, lada tidak hanya menjadi instrument pengganti pajak, namun juga ada komoditas lain juga yang bisa dipakai. Untuk kategori Rempah-rempah, kemenyan dan damar juga juga dijadikan bagian dari *Tiban* Tukon. Bahkan pada awal abad 19 padi juga dijadikan alat *Tiban* tukon, hal ini dikarenakan krisis tanaman lada dan kurangnya pengaruh Sultan Ahmad Najamuddin didaerah pedalaman.

224 Lihat Wargadalem,2017, *Op.Cit.* Hal: 31-32.

Tiban ini juga tidak selalu berjalan lancar mengingat barang-barang impor juga tak selalu ada, dan kemampuan rakyat dalam menukar lada dengan barang juga tak selalu besar, artinya konsep *Tiban* juga masih berdinamika sesuai keadaan yang ada. Sehingga muncul sistem kedua yaitu Tukon, dimana lada yang diproduksi rakyat ditukar dengan sejumlah uang. Pada waktu itu masyarakat di Kesultanan Palembang telah mengenal uang bahkan dalam jenis yang berbeda. Uang-uang ini digunakan untuk berbagai keperluan sehari-hari bahkan untuk persoalan adat misalnya dalam perkawinan dengan membayar "uang jujur", membayar denda pelanggaran, dan lain-lain.[225]

Selain dilakukan praktik *Tiban-Tukon* pada berbagai komoditas hasil alam, lada juga diperlakukan istimewa dengan beberapa aturan lokal. Salah satunya adalah tanaman ini tercatat pada sebuah sebuah plat tembaga yang berisi narasi mengenai pengaturan pertanian dan perdagangan lada di daerah Ranau. Plat tembaga ini dinamakan *Piagem*. Beberapa Arkeolog sepertinya memiliki hasil yang berbeda dalam penamaan *Piagem* ini, kebanyakan merujuk pada desa yang berbeda namun dalam area yang sama disekitar Ranau.[226] *Piagem* ini dikeluarkan pada masa Sultan Ratu Ahmad Najamuddin dan berbahasa Jawa. Salah satu poin penting dalam *Piagem* ini adalah adanya aturan terkait dengan penanaman dan perdagangan lada. Termasuk aturan-aturan yang mengikat dan memaksa masyarakat di wilayah dimana "Piagem" ini ditemukan untuk

---

225 Masyhuri, 1983, *Op.Cit.* Hal: 77-78.

226 Ada yang menamai "Piagem" ini dengan nama "Piagem" Sukabumi, ada pula dengan nama "Piagem" Padangratu, dan ada yang menamainya "Piagem" Tanjung. Semuanya merupakan nama Desa yang berada di Kecamatan Bandingagung, Ranau.

menanam lada. Disamping itu ada pemberlakuan hukuman bagi mereka yang menolak untuk menanam komoditas ini.[227]

Belum ada jumlah yang pasti terkait dengan jumlah pohon lada di Kesultanan Palembang. Namun diperkirakan sekitar awal abad 19 ada sekitar 10.000 pohon lada pada setiap desa. Termasuk cukup sulit melihat daerah mana di Kesultanan ini yang menghasilkan lada sebelum produksi di Pulau Bangka di perluas. Namun diperkirakan daerah Rawas, Bliti, dan Klingi merupakan daerah-daerah penghasil lada terbesar. Daerah-daerah lain juga secara merata menghasilkan misalnya di Lahat, Muara Enim, bahkan perbatasan dengan Lampung.[228]

Perdagangan lada lewat *Tiban-Tukon* mengalami pasang surut pada awal abad 19 hingga berakhirnya kesultanan Palembang pada tahun 1825. Hal ini jelas karena konfik politik internal antara dua sultan dan juga campur tangan kekuatan asing dengan Belanda membuat produksi lada juga terkena dampak. Disisi lain menjadikan beras sebagai bagian dari *Tiban-Tukon* juga memberatkan masyarakat pedalaman karena beras atau padi merupakan tanaman pokok mereka. Dalam skala kecil perdagangan lada sempat dilakukan oleh para pedagang lokal di pedalaman terutama pedagang perorangan dengan Inggris di Bengkulu. Namun rute perdagangan ini cukup menyulitkan karena melewati jalur darat yang berbukit dan masih banyak jalan setapak menembus hutan. Setelah Sultan Mahmud Badaruddin Kembali berkuasa di Palembang pada tahun 1818, selain memperkuat Kembali kekuatan militernya secara diam-diam, Sultan ini juga Kembali memperkuat *Tiban-Tukon*, khususnya pada tanaman lada. Tanaman lada yang sempat terlantar pada periode sultan sebelumnya dikembalikan lagi seperti semula, dan Sultan Mahmud Badaruddin tidak

227 Novita, dkk, 2021. *Op.Cit.* Hal: 225-226.

228 Ibid, Hal: 83.

mengalami kesulitan untuk menghimbau Kembali rakyatnya dipedalaman untuk Kembali memperbaiki pohon-pohon lada mereka yang sempat terlantar.[229]

Ketika perang Kembali pecah antara kedua kubu, pukulan telak kembali dialami perdagangan di Palembang termasuk pada komoditas lada. Ketika terjadi perang antara Kesultanan Palembang dengan Pemerintah Kolonial Belanda antara tahun 1819-1821. Pada serangan-serangan pertama, pihak kesultanan mampu menghalau serangan Belanda dan memaksa mereka untuk pergi dari wilayah perairan Kesultanan. Namun Ketika Belanda mulai menerapkan blokade lautnya terutama didekat perairan sungai Musi, dimana sungai ini lewat muaranya menjadi satu-satunya jalur masuk bagi kapal besar untuk menuju Palembang, maka pasokan barang terutama makanan dari luar Palembang mulai menipis. Disisi lain, blokade ini juga melumpuhkan proses perdagangan ekspor dari Palembang, sehingga banyak komoditas yang akhirnya menumpuk tanpa dijual atau didistribusikan. Hal ini juga berdampak signifikan pada tanaman lada yang sebelum peperangan sebenarnya sudah akan ditingkatkan kembali produksinya namun terhenti dan pohon-pohonnya Kembali terlantar selama perang. Dalam beberapa kasus bahkan banyak petani lada yang kemudian terlibat dalam peperangan itu sendiri. Sebagai pembanding dimasa-masa jayanya Palembang mampu menghasilkan hingga 30.000 pikul lada pertahun, sedangkan pada periode setelah perang ini wilayah ini hanya menghasilkan kurang lebih 200 pikul saja dalam setahun.[230]

Setelah berhasil menguasai Palembang, Belanda kemudian mencoba menghidupkan Kembali perdagangan yang sempat terhenti dengan munculnya berbagai perdagangan bebas

229 Lihat Masyhuri, 1983, *Op.Cit*. Hal: 126-127.

230 Ibid, Hal: 129.

ditepi-tepi Sungai, terutama di sekitar Palembang. Kemudian Pemerintah kolonial berupaya untuk memusatkan kegiatan perdagangan ini dengan membangun sebuah pasar, yang konon kabarnya merupakan pasar pertama di Palembang tahun 1822.[231] Perlahan hegemoni tanaman lada mulai hilang pasca perang ini. Aturan *Tiban-Tukon* yang mengikat mereka untuk memproduksi lada dalam jumlah yang lebih ditinggalkan, karena asas perdagangan cenderung bebas pada masa berikutnya. Oleh sebab itu mereka mulai mengalihkan pada komoditas lain yang sekiranya lebih mudah untuk ditanam seperti padi. Tanaman ini naik secara signifikan pasca perang, bahkan menjadi primadona baru karena selain dijual tanaman ini juga bisa secara langsung dikonsumsi oleh masyarakat Ketika itu. Di *Uluan*, masyarakat mulai membangun saluran-saluran irigasi dari sungai ke daerah-daerah yang akan mereka tanami padi, sehingga produksi padi Kembali meluas dan juga meningkat.

Tabel 5.1 Ekspor penting Palembang tahun 1821-1832 dalam pikul.

Tahun/ komoditas	**1821**	**1823**	**1825**	**1827**	**1839**	**1832**
Lada	-	121	66	41	112	155
Beras	357	8.930	10.168	4.026	18.958	11.797
Gambir	297	151	218	1.101	409	806
Damar putih	70	318	676	32	1047	806
Damar hitam	-	280	289	83	335	148
kemenyan	831	1.036	553	418	564	790
Katun	416	1.871	5.816	12.770	12.086	12.769

Sumber: Masyhuri, 1983:13.

231 Ibid, Hal: 135.

Dari tabel diatas terlihat bahwa komoditas lada sangat sedikit produksinya jika dibandingkan dengan komoditas lain yang dihasilkan dari *Uluan* Palembang. Pada masa awal penguasaan Pemerintah Kolonial Belanda di Palembang, beras menjadi komoditas yang kembali diproduksi secara massif. Hingga nanti berturut-turut komoditas lain menggantikan berbagai komoditas rempah dari Palembang. Ketika era perdagangan kopi dan karet mulai berkembang dan nanti menguasai pasaran Palembang, komoditas rempah masih diperjualbelikan namun dengan jumlah terbatas. Namun warisan jalur rempah berupa rute-rute pelayaran sungai dari Kota Palembang menuju Palembang *Uluan* tetap dipakai. Beberapa kebun-kebun kopi dan karet yang berkembang dulunya juga bekas kebun-kebun rempah itu sendiri.

BAB VI
Perdagangan Kopi dan Karet Pada Abad Ke-19 dan 20

Lada memang menjadi salah satu komoditas unggulan di Palembang pada abad ke 17-18, namun beranjak pada abad ke 19 produktifitas dari komoditas ini mulai berkurang dan digantikan dengan komoditas lainnya. Apalagi pasca terjadinya perubahan politik di Palembang, Pemerintah Kolonial Belanda melihat berbagai peluang untuk mengembangkan jenis tanaman lain yang lebih menguntungkan pada masa itu. Apalagi disisi yang lain tanaman lada tidak selalu menguntungkan, bahkan pada era-era dimana tanaman ini cukup banyak diproduksi. Termasuk dengan dominasi Sultan lewat *Tiban-Tukon*, makin terasa bahwa pada dasarnya keuntungan perdagangan lada tidak terlalu dirasakan, terutama oleh petani di *Uluan*. Ketika harga lada turun, banyak diantara daerah-daerah pemasok lada akhirnya mensubtitusi kebun-kebun lada menjadi tanaman pangan, hal ini diantisipasi untuk menyelamatkan petani dari kerugian dan kelangkaan pangan didaerah *Uluan*. Beberapa lagi tetap mempertahankan tanaman ini namun dengan jumlah yang tidak banyak.[232]

Era menjelang akhir abad 18 dimana harga lada mulai naik turun sepertinya menjadi indikasi bahwa akan banyak daerah atau kerajaan yang mulai mengalihkan komoditas ekspornya pada tanaman lain. Dari sini kita bisa lihat bahwa era perdagangan rempah-rempah tidak bertahan selamanya, ia menjadi komoditas penting pada kurun niaga diabad 16-18,

---

232 Lihat Reid, 2011, *Op.Cit.* Hal: 345-346.

namun setelahnya komoditas berganti. Rempah-rempah tetap diperjualbelikan namun bukan lagi menjadi primadona. Di Palembang sendiri di abad 19, kopi muncul menjadi komoditas unggulan. Alam dan hutan Palembang tidak henti-hentinya menghasilkan komoditas yang menjadi primadona dipasaran dunia. Namun bukan berarti lada tidak lagi dijual dalam skala yang besar, komoditas ini masih menjadi salah satu dari komoditas ekspor pada abad ke 20, namun sayangnya kedudukannya sudah digeser oleh karet dan kopi.

Pada bagian ini akan dibahas bagaimana pola perdagangan yang ada di Palembang pasca runtuhnya Kesultanan Palembang. Namun mungkin focus utama dari tulisan ini lebih menyoroti bagaimana kondisi perdagangan yang terjadi pada akhir abad 19 dan awal abad 20, masa-masa yang penuh dinamika. Komoditas-komoditas perdagangan baru seperti kopi dan karet begitu cepat melejit harganya dan membuat daerah Keresidenan Palembang menjadi cukup Makmur. Belum lagi ditambahkan dengan pertambangan yang ada semakin menambah kemakmuran untuk daerah ini.

6.1 Perdagangan Karet

Palembang memiliki potensi alam yang baik, bahkan bisa dikatakan melimpah dan berdampak sangat signifikan bagi perekonomian pemerintah dan masyarakat wilayah itu. Selama masa awal abad ke-20 hingga terjadi malaise pertama tahun 1930, Palembang menjadi salah satu basis ekspor yang penting diwilayah Hindia-Belanda. Ada beberapa komoditas yang dihasilkan diwilayah ini, namun keuntungan dari komoditas perkebunan (karet dan kopi) dan pertambangan adalah yang paling dominan di Palembang.[233] Terlepas dari komoditas

233 Lihat Linblad, J. Thomas, *Pertumbuhan Ekonomi di Luar Jawa, 1910-1940*, dalam Linblad, J. Thomas (ed), 2000, *Sejarah Ekonomi Modern*

tersebut wilayah ini juga terkenal dengan berbagai komoditas lain seperti kayu keras,[234] kapas, kemenyan, dan berbagai hasil bumi lain. Termasuk lada yang yang tetap diperdagangkan, namun dalam skala yang tidak terlalu besar (sangat jauh dibandingkan tanaman karet dan kopi). Hal ini bisa dilihat dari laporan memori serah terima jabatan Residen J. Tideman pada tabel dibawah ini.

Tabel 6.1. Nilai ekspor beberapa komoditas unggulan di Palembang pada tahun 1920an.

Komoditas	**Tahun**		
	1925	**1926**	**1927**
Karet	36.686.254	17.303.167	22.765.270
Kopi	17.000.878	20.189.344	14.617.382
Kemenyan	708.351	409.069	552.447
Lada Hitam	286.034	995.063	602.462
Pinang	819.566	607.442	536.357
Rotan	590.725	889.481	979.003
Kina	64.335	133.055	163.504
Katun	598.143	313.229	477.572
Minyak Bumi	40.790.693	46.448.415	43.805.041
Batubara	1.006.455	946.359	942.660

Sumber: ANRI, MvO Resident J. Tideman 1933. Hal: 236.

Indonesia, Jakarta: LP3ES. Hal: 344-347.

234 Beberapa kayu asal hutan-hutan Palembang terkenal memiliki kualitas baik, dalam hal ini kayu yang telah diolah dipabrik-pabrik *sawmill* menjadi papan diekspor ke Singapura. bahkan kayu-kayu asal Palembang tersebut mendapat julukan papan Singapura. Lihat Peeters, *Op.Cit.* Hal: 51-52.

Karet dan kopi merupakan komoditas hasil perkebunan sedang populer pada awal ke-20 di Palembang, komoditas tersebut juga punya pengaruh yang signifikan pada perekonomian masyarakat Palembang secara langsung. Mengapa demikian, karena kepemilikan perkebunan atas dua komoditas tersebut lebih banyak dimiliki oleh masyarakat atau rakyat Palembang sendiri. Hal ini sangat berbeda dengan perkebunan yang ada di Pulau Jawa dan wilayah Sumatra timur, yang rata-rata kepemilikan perkebunan tersebut dikuasai oleh pemerintah Kolonial dan perusahaan swasta. Kebanyakan tanah masih dikuasai oleh otoritas pemerintah lokal seperti marga, jadi tanah tersebut menjadi kepunyaan Pasirah dari marga sebuah wilayah *Uluan*, dan belum lagi kepemilikan tanah oleh pedagang-pedagang besar di Palembang.[235]

Di Palembang sendiri tidak terjadi semacam konflik-konflik agraria mengenai perebutan tanah antara pihak asing dengan penduduk lokal, seperti yang sering terjadi di Jawa.[236] Pemerintah dan pihak swasta terkadang melakukan tumpang tindih tanah pertanian dengan perkebunan komersil yang mereka usahakan, sehingga rakyat yang tanahnya digunakan untuk tanah perkebunan seringkali tidak bisa memenuhi kebutuhan pokoknya. Sedangkan di Palembang sejauh penelusuran sumber hal ini tidak ditemukan. Tanah garapan perkebunan komersil masih belum sebanding dengan luasnya lahan di Palembang, sehingga masih tersedia banyak lahan untuk melakukan cocok tanam. Pemerintah dan swasta

---

235 Lihat A.M. Hens, 1909, *Het Grondbezit in Zuid-Sumatra*, Nederlandsch-Indische Bestuurs-Academie. Hal: 22-25.

236 Contohnya kasus dalam disertasi karya Prof. Dr. Sartono Kartodirjo mengenai pemberontakan para petani di Banten tahun 1888. Lihat Sartono Kartodirjo, 1984, *Pemberontakan Petani Banten Tahun 1888*, Jakarta: Pustaka Jaya.

sendiri sebenarnya juga memiliki perkebunan di Palembang namun skalanya tidak sebesar yang dimiliki oleh para penduduk lokal. Faktor utama yang menyebabkan pemerintah dan swasta tidak terlalu bergantung pada sektor perkebunan karena fokus pada sektor pertambangan yang juga sedang berkembang di Palembang.[237]

Karet atau *Hevea Brasiliensis* merupakan sebuah komoditas yang bisa dikatakan baru di wilayah Palembang. Karena tanaman ini bukanlah tanaman asli wilayah Palembang dan baru ditanam secara masal pada awal abad 20. Di wilayah *Uluan* atau pedalaman Palembang sendiri sebenarnya juga mengenal sejenis tanaman getah serupa dengan karet yang sebut dengan "Rambung".[238] Hanya saja tanaman ini secara ekonomis bernilai lebih rendah dari pada karet (*Hevea Brasiliensis*) yang kemudian marak ditanam di Palembang pada dasawarsa pertama abad 20.[239] Karet sendiri diperkirakan dibawa dari Semenanjung Malaya ketika musim Haji, dimana Haji-haji yang berasal dari Palembang yang transit dari sana membawa banyak sekali bibit tanaman karet ke Palembang. Tidak ada tahun yang pasti kapan tanaman ini mulai menjadi tanaman ekspor massal dari Palembang hanya saja ada laporan dari bekas residen Palembang tahun 1905 yang mengatakan telah ada perkebunan karet di Palembang. Namun untuk bisa

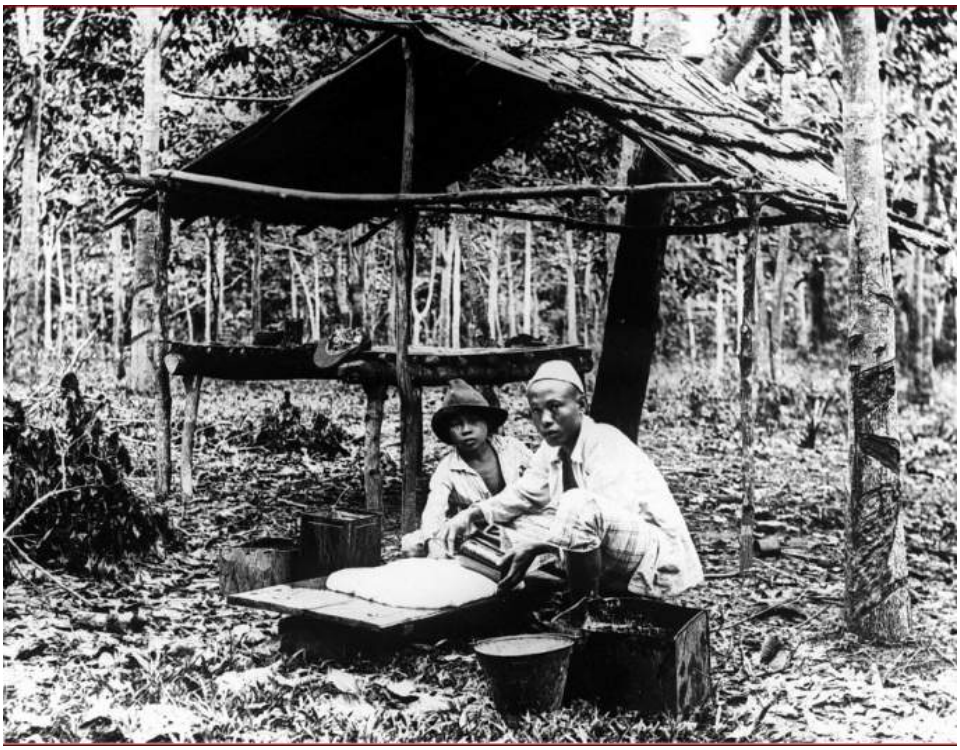
---

237 Lihat Zed, *Op.Cit*. Hal:88-89.

238 Ditempat lain misalnya di Banjarmasing tanaman getah local dinamai "jelutung", Lihat Alfian Y. Helmi, 1954,*The Importance Of Rubber In the Economic Life Of The Population Of Indonesia*, Jakarta: Penerbit Tintamas. Hal: 12-13.

239 Lihat Bambang Purwanto, *Ekonomi Karet Rakyar Indonesia, Tahun 1890-an Sampai 1940*, dalam Linblad, J. Thomas (ed), 2002, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 204-205.

dikatakan tanaman tersebut telah ditanam secara massal setidaknya baru pada awal tahun 1910an.[240]



Gambar 6.1 Petani karet sedang mengolah getah menjadi lembaran karet tahun 1926
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Persebaran perkebunan karet di Palembang juga cukup merata jika dibandingkan dengan wilayah Jambi yang hanya ditanam di sekitar Kerinci. Wilayah perkebunan ini di Palem-

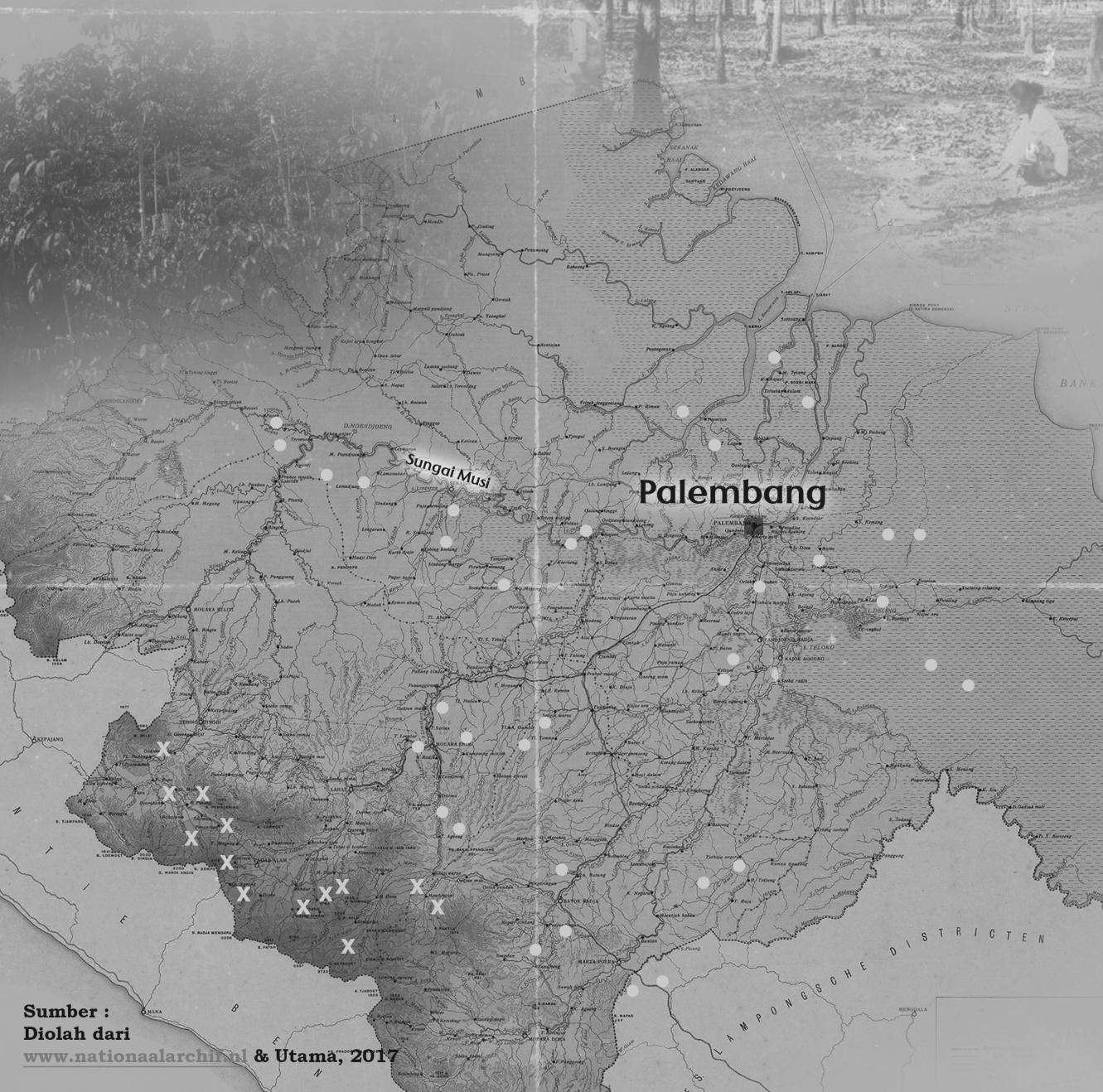
240 Salah satu perkebunan karet pertama di Palembang ada d iwilayah Sugihwaras sekitar tahun 1911-12. Perkembangan yang paling signifikan terjadi setelah antara tahun 1920 hingga tahun 1930, dimana hasil dari perkebunan ini juga sangat melimpah. Lihat John H. Drabble *Rubber Industry In Melaka,* dalam Sandhu, Kernial Singh dan Paul Wheatley (ed), 1983, *Melaka, The Transformation of a Malay Capital c. 1400-1980*, Kuala Lumpur: Oxford University Press. Hal: 570. Pieter Cruetzberg dan J.T.M. Van Laanen (Penyunting), 1987, *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*, Jakarta: Pustaka Obor. Hal: 154-155.

bang tersebut meliputi: Ogan Ulu, Ogan Ilir, Lematang Ilir, Komering Ulu, Komering Ilir, Rawas, dan Musi Ilir. Banyaknya perkebunan yang tersebar hampir diseluruh wilayah Palembang membuat produktifitas karet rakyat ini juga besar. Total pohon karet dari keseluruhan wilayah ini mencapai enam juta pohon karet pada tahun 1919, dua juta diantaranya telah di sadap.[241]

241 Lihat Bambang Purwanto, 1992, *From Dusun to The Market: Native Rubber Cultivation In Southern Sumatra 1890-1940,* Disertasi tidak terbit pada School of Oriental And African Studies, University of London. Hal: 199-207.

Sejarah Perdagangan Karet dan Kopi di Palembang

Kopi dan Karet adalah komoditas alam yang terkenal di Palembang, terutama pada awal abad 20. Tanaman ini tumbuh subur di daerah-daerah Uluan Palembang. Kopi ditanam sekitar daerah-daerah dataran tinggi di Lahat, Muara Enim, Pagaralam, Empat Lawang, dan lain-lain. Sedangkan Karet lebih merata ditanam seperti di Ogan Ulu, Ogan Ilir, Lematang Ilir, Komering Ulu, Komering Ilir, Rawas, dan Musi Ilir. Dua tanaman ini ditanam dengan sistem perkebunan rakyat, sehingga rakyat Palembang mendapatkan dampak signifikan dari perdagangan dua komoditas ini pada masa lalu. Semua komoditas ini dibawa menggunakan kapal-kapal menuju kota Palembang.



Sumber :
Diolah dari
www.nationaalarchief.nl & Utama, 2017

Tingginya harga karet ada medio tahun 1910-1920an dikarenakan oleh pertumbuhan industri dunia yang membutuhkan bahan baku karet ini. Selama masa tersebut terjadi revolusi pada pembuatan transportasi darat yaitu mobil. Untuk pembuatan mobil karet sangat diperlukan dalam bahan baku ban mobil tersebut. Namun lebih dari pada itu, karet juga digunakan sebagai bahan pembuat sandal, pakaian, gigi palsu, ban traktor, berbagai alat rumah tangga, dan beberapa industri lain yang menggunakan karet sebagai bahan baku utama atau pelengkapnya. Oleh sebab itu permintaan karet oleh dunia industri meningkat pesat, dimana awalnya karet dari hutan-hutan amazon yang menjadi produsen dominan permintaan pabrik-pabrik tersebut. Namun pada awal abad ke 20, pasaran karet juga ramai di wilayah Asia Tenggara dimana terdapat beberapa wilayah yang menghasilkan karet seperti wilayah semenanjung Malaya, Kalimantan, dan Sumatra. [242]

Kebanyakan dari perkebunan tersebut diusahakan oleh rakyat atau yang lazim disebut dengan istilah karet rakyat. Istilah karet rakyat bisa diartikan secara sederhana yaitu pengelolaan perkebunan karet ini dilakukan oleh rakyat pemilik tanah. Oleh sebab itu keuntungan langsung bisa diperoleh oleh para pemilik kebun terutama ketika periode harga karet yang mahal. Namun bukan berarti pengelolaan oleh rakyat ini dikatakan tidak moderen jika dibanding dengan perkebunan milik pemerintah dan swasta. operasional dan teknik penanaman serta penyadapan dilakukan secara modern juga oleh para petani karet di Palembang.[243] Sehingga produksi karet milik rakyat bisa melebihi produksi karet milik pemerintah

---

242 Alfian, 1954. *Op.Cit.* Hal: 2-10.

243 Lihat J.S. Furnivall, 2009, *Hindia Belanda, Studi Tentang Ekonomi Majemuk*, Jakarta: Freedom Institute. Hal: 338-339.

dan swasta hingga tahun 1930, seperti yang ditunjukkan pada tabel 6.2.

Tabel 6.2. Perbandingan Produksi karet rakyat dan karet perusahaan swasta (dalam ton).

Tahun	Karet Rakyat	Karet Perusahaan Swasta
1921	58	-
1922	586	-
1923	3.200	-
1924	6.506	-
1925	11.951	242
1926	11.488	313
1927	15.082	498
1928	12.509	668
1929	15.687	718
1930	10.358	-

Sumber: Wellan, 1932: 266 & 296.

Dalam tabel 5.2. komoditas karet dengan cepat menjadi salah satu komoditas yang popular diantara para petani di Palembang. Banyak diantara hutan dan kebun yang dibabat habis kemudian dirubah menjadi lahan-lahan yang siap ditanami karet. Apalagi keuntungan yang didapat dari tanaman ini sangat menarik minat para petani di wilayah Palembang selama 4 tahun awal 1920an, produksi karet rakyat terus menanjak dari 58 ton pada tahun 1921 menjadi 585 ton pada tahun 1922 (dalam 1 tahun meningkat hingga 10 kali lipat). Pada tahun berikutnya menanjak kembali menyentuh angka 3.200 ton, dan kembali bertambah dua kali lipat atau sekitar 6.506

ton pada tahun 1924. Sedangkan perusahaan swasta sendiri pada tahun-tahun tersebut belum memiliki produksi, yang diperkirakan merupakan masa tanam pohon karet. Masa-masa keemasan perdagangan karet pada tahun 1920an mulai terasa pada antara tahun 1925-1928, pada tahun-tahun tersebut harga karet meningkat dipasaran dunia yaitu mencapai sekitar f. 175 perpikul pada tahun 1925, bahkan sempat tembus mencapai f. 202 perpikul ditahun yang sama.[244] Inilah yang menjadi penyebab meningkatnya produksi perkebunan karet terutama yang diusahakan oleh rakyat pada tahun 1920an.

Sedangkan perkebunan swasta selama tahun 1925-1928, produksinya jauh dibawah karet rakyat. Tahun 1925 karet perusahaan swasta hanya berjumlah 242 ton, kemudian meningkat sekitar 100 ton per tahun dan menyentuh angka produksi 668 ton pada tahun 1928. Fluktuasi harga karet kemudian terasa ketika malaise menyerang, dimana pasaran karet dunia mengalami *overload* produksi, sehingga harga karet rakyat turun secara drastis pada akhir 1920an yaitu menyentuh angka f.16 perpikul pada akhir tahun 1929[245] dan terus merosot hingga tahun-tahun berikutnya.[246] Sedangkan produksi karet milik perusahaan swasta malah produksinya bertambah walaupun sedikit sekali pada saat malaise yaitu 718 ton, penyebab hal ini karena harga karet dari perusahaan swasta memiliki kwalitas yang jauh lebih baik dari karet rakyat, sehingga harganya tidak terlalu jatuh jika dibandingkan dengan karet rakyat.

Dari jumlah produksi yang disajikan oleh tabel diatas, juga mempengaruhi total ekspor karet rakyat dari Palembang.

---

244 *Tjahaja Palembang*, 2 Desember 1925.

245 *Hanpo,* 15 November 1929.

246 Bahkan harga karet pernah jatuh sampai dibawah f. 3 perpikul. Lihat Peteers, 1997. *Op.Cit.* Hal: 117-118.

Ekspor karet yang berasal dari Palembang termasuk besar untuk wilayah Sumatra, dimana Palembang hanya kalah dengan Jambi.[247] Dalam tabel juga diatas terlihat perbedaan yang sangat mencolok mengenai produksi karet dari dua produsen yang berbeda. Terutama pada pertengahan tahun 1920an ketika harga karet sedang mahal.

6.2 Perdagangan Kopi

Komoditas kopi lebih banyak ditanam di wilayah yang agak jauh dari pusat kota Palembang, yaitu sekitar pegunungan Bukit Barisan, terutama wilayah sekitar Lahat, Muara Enim, Pagaralam, dan Ampat Lawang. Komoditas kopi agak berbeda dengan tanaman karet dari segi pengenalannya. Menurut laporan salah satu pegawai pemerintah Kolonial, produksi kopi telah ada pada perempat pertama abad ke-19 di wilayah-wilayah tersebut. Namun jumlahnya masih sangat minim dan diperkirakan hanya jadi tanaman pelengkap saja ditengah kebun-kebun tanaman lain. Varietas kopi yang ditanam pada waktu itu adalah *Arabica*, namun terjadi pergeseran penanaman pada varietas lain yaitu *Robusta* yang dinilai perawatannya lebih mudah dari pada *Arabica*. Namun sayangnya produksi kopi ini tidak terlalu menguntungkan jika dibanding karet namun tetap menjadi salah satu komoditas andalan di Palembang.[248]

---

247 Sebagai ilustrasi dimana total ekspor karet rakyat pada tahun 1923 (Dalam jutaan gulden): Jambi 12,0; Palembang 3,5; Sumatra Timur 3,0; Tapanoeli 0,3. Lihat H. Blink, 1926, *Opkomst en Ontwikkeling Van Sumatra Als Economisch-Geographisch Gebied*. Gravenhage: Mouton & Co. Hal: 93.

248 Lihat *Ibid*, Hal: 53-54.

Gambar 6.3 Petani sedang menjemur kopi di wilayah *Uluan* Palembang tahun 1920an.
Sumber: koleksi www.tropenmuseum.nl

Produksi kopi yang besar justru terjadi pada pertengahan abad ke 19 dimana terjadi kenaikan harga kopi yang yang mencapai f. 52 per pikul. Sayangnya pada abad ke 20 terjadi penurunan produksi pada tanaman ini, bahkan sempat menyentuh angka yang cukup mengkhawatirkan pada tahun 1913-1914 dimana produksi kopi Palembang hanya menyentuh angka 322 kg.[249] Padahal sebenarnya kopi menjadi komoditas yang menjanjikan terutama diwilayah dataran tinggi sekitar Pagaralam dan Ampatlawang. Sayangnya fluktuasi harga dan juga berkurangnya lahan yang bagus akibat pola tanam ladang yang kurang baik menjadikan salah satu

249 Lihat *Kolonial Verslaag* Tahun 1914. Hal: 196.

indikasi berkurangnya pasokan kopi dari wilayah pedalaman Palembang ini.[250] Tetapi pasaran kopi di Palembang kembali menanjak dan beriringan ketika komoditas karet juga memiliki harga yang baik dipasaran. Pada medio tahun 1920an terjadi peningkatan produksi kopi yang signifikan di Palembang seperti yang ditunjukan oleh tabel 6.3.

Tabel 6.3. Perbandingan produksi kopi rakyat dan perusahaan swasta (dalam ton).

Tahun	Kopi Rakyat	Kopi Perusahaan Swasta
1923	12.026	1.149
1924	19.881	1.678
1925	20.981	1.354
1926	25.364	1.480
1927	23.407	1.594
1928	28.229	1.257
1929	17.818	1.679

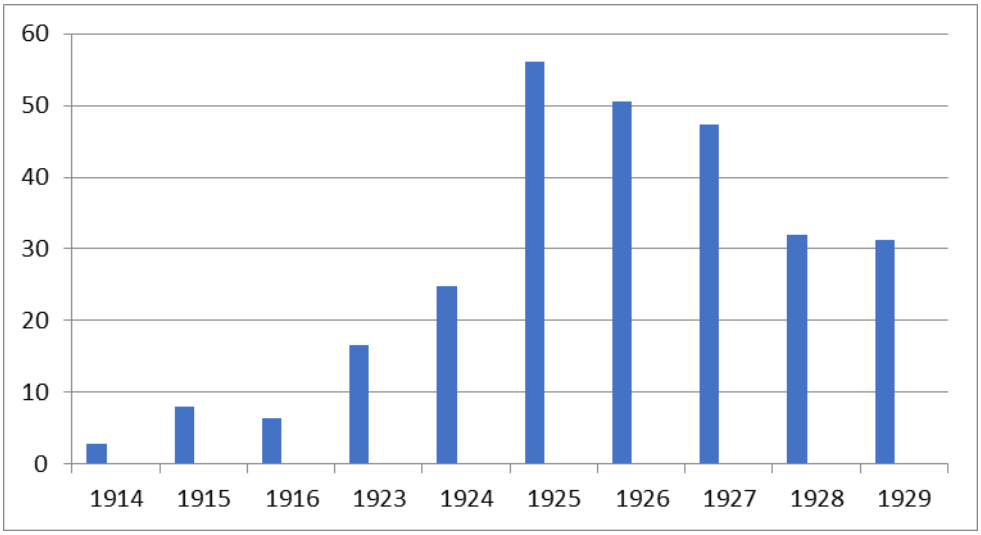
Sumber: Zed, 2003:86.

Dari data yang disajikan pada tabel diatas, produksi kopi pada tahun 1923 berjumlah 12.026 ton. Pada tahun-tahun berikutnya produksi kopi terus bertambah secara signifikan, seperti tahun 1924 yang meningkat menjadi 19.881 ton, kemudian meningkat kembali pada tahun berikutnya menja-

250 Beberapa laporan dari pembesar kolonial mengatakan bahwa pola perladangan diakhiri dengan pembakaran lahan dan juga tidak terlalu memikirkan unsure hara tanah. Beberapa kasus pembakaran lahan dan bekas ladang marak terjadi untuk membuka kembali kebun kopi, asap pembakaran lahan bahkan bisa terlihat hingga kota palembang. Disisi lain pola perladangan yang salah ini pula membutuhkan waktu lama untuk mengembalikan unsur hara tanah, jikapun terpaksa ditanam hasil panen tidak terlalu memuaskan. Lihat, Peters, *Op.Cit.* Hal: 120-125.

di 20.981, dan puncaknya terjadi pada tahun 1928 dimana produksi kopi di Palembang menyentuh angka 28.229 ton. Pasaran kopi Palembang melemah ketika krisis menyerang tahun 1929, sama seperti karet produksi yang melemah ini lebih banyak disebabkan oleh penurunan harga. Produksi kopi juga sama dengan karet rakyat, dimana produksi kopi rakyat bisa mengalahkan produksi kopi perusahaan swasta. Kopi perusahaan swasta sendiri tidak bisa menembus angka 2.000 ton pada produksi kopi. Selama tahun 1923-1929 perusahaan swasta hanya mampu memproduksi rata-rata 1.500 ton kopi pertahun. Menariknya produksi kopi perusahaan malah meningkat ketika malaise, walaupun produksi kopi milik swasta jauh lebih sedikit dari pada milik kopi rakyat, kualitasnya bisa dikatakan lebih baik dari produksi milik rakyat. Sehingga ketika harga kopi jatuh pada tahun 1929, tidak banyak punya pengaruh pada produksi kopi perusahaan karena kopi yang mereka hasilkan memiliki kualitas yang lebih baik.

Dua komoditas inilah yang punya andil dalam perdagangan lokal di Palembang, dimana perdagangan kedua komoditas ini di sekitar sungai-sungai dan kota Palembang akan menciptakan sebuah struktur dan jaringan perdagangan, yang menariknya campur tangan dari pemerintah Kolonial tidak terlalu besar. Selain itu nilai ekspor dari perdagangan kedua jenis komoditas ini juga sangat signifikan dan mencapai angka yang besar, seperti yang gambarkan pada grafik dibawah ini.



Grafik 6.1. Ekspor Komoditas Karet dan Kopi di Palembang (Dalam Jutaan Gulden)
Sumber: Wellan, 1932: 224.

Dalam grafik diatas konjungtur ekspor komoditas karet dan kopi mulai menanjak signifikan memasuki tahun 1920an. Pada tahun 1914 nilai ekspor kedua komoditas ini hanya berjumlah sekitar 2,8 juta gulden, pada tahun berikutnya menanjak sedikit menjadi 7,94 juta gulden. Sedangkan pada tahun 1916 nilai ekspor kedua komoditas ini turun menjadi 6,32 juta gulden. Namun memasuki tahun 1920an, nilai ekspor kedua komoditas ini mengalami peningkatan pesat, pada tahun 1923 nilai ekspornya mencapai 16,96 juta gulden, dan meningkat pada menjadi 24,85 juta gulden di tahun 1924. Puncaknya pada tahun 1925 nilai ekspor kedua komoditas ini menyentuh angka 56,01 juta gulden. Pada tahun-tahun berikutnya nilai ekspor kopi dan karet cenderung turun namun tetap dalam kategori besar seperti tahun 1926 berjumlah 50,62 juta gulden. Pada tahun berikutnya kembali turun menjadi 47,27 juta gulden, tahun berikutnya kembali berkurang menjadi 32,03 juta gulden. Puncak penurunan terjadi pada tahun 1929 di-

mana total ekspor kedua komoditas ini turun menjadi 31,22 juta gulden. Walaupun nilai ekspornya berkurang drastis, namun jika dibandingkan dengan produksi yang ada pada tahun 1929 (lihat tabel 5.2 dan 5.3), volume ekspornya bisa dikatakan tetap tinggi karena pada periode ini hasil karet dan kopi cukup melimpah, hanya saja petani mengalami kerugian besar ketika menjualnya.

6.3 Jaringan Perdagangan di Palembang Pada Awal Abad 20.

Perdagangan esensinya bisa berjalan mulus jika ditunjang oleh berbagai infrastruktur yang mendukung perdagangan itu sendiri. Ketersediaan penjual, pembeli, barang dagangan, hingga pasar memungkinkan terjadinya perdagangan yang baik. Namun apa jadinya jika antara Bandar atau pusat dagang jauh dengan wilayah-wilayah penghasilnya, peranan ini yang kemudian harus ditunjang dengan sarana penghubung dan transportasi yang memadai. Wilayah Palembang sangat tergantung dengan keberadaan sungainya pada sektor perekonomian, dimana hampir setiap kegiatan dan distribusi ekonomi pasti melalui sungai, setidaknya hingga jaringan transportasi darat berkembang.

Pada bagian sebelumnya telah dijabarkan mengenai dua komoditas alam yang penting di Palembang yaitu karet dan kopi, dimana kedua macam tanaman ini berpengaruh pada peningkatan taraf ekonomi masyarakat Palembang. Lantas apa hubungan kedua macam komoditas tersebut dengan sungai di Palembang. Hampir keseluruhan tanaman karet di wilayah Palembang ditanam dipinggiran sungai atau paling tidak dekat dengan sungai. Letak kebun yang lumayan jauh dari pemukiman biasanya hanya bisa dicapai dengan perahu atau sampan yang berukuran kecil. Belum ada bukti yang terlihat

bahwa ekspansi karet rakyat didukung oleh pembangunan infrastruktur fisik jalan dan kereta api. Seluruh muatan karet yang baru disadap harus di bawa dari kebun menuju pasar atau tempat penampungan dan kemudian diangkut menuju Palembang dengan kapal-kapal bermesin.[251]

Gambar 6.4. Potret perahu dengan muatannya yang bersandar di Pelabuhan Palembang pada awal abad 20. Salah satu perahu memuat lembaran-lembaran karet.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Letak kota Palembang bisa dikatakan agak jauh dari pedalaman, namun dengan adanya sungai-sungai besar yang mengalir hingga ke kota Palembang membuat akses menuju tempat tersebut mudah dicapai. Letaknya yang juga dekat dengan muara menjadikan kota Palembang sebagai *enterpoint* berbagai hal seperti budaya, sosial, dan politik dari masa ke masa.[252] Khusus dalam bidang politik wilayah kota Palembang

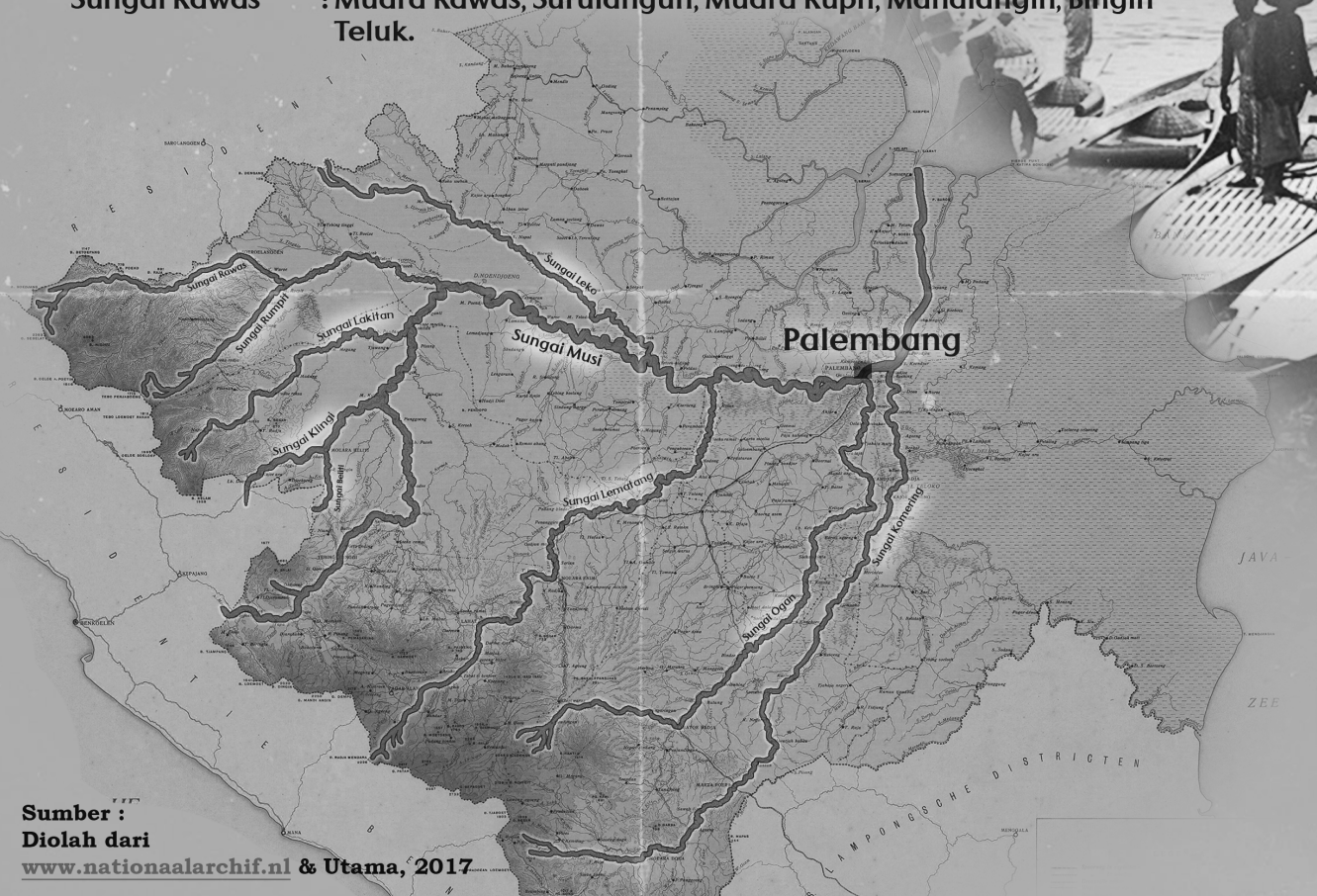
251 Purwanto, 2002. *Op.Cit.* Hal: 206-207.

252 Selama tiga periode pemerintahan yaitu kerajaan sriwijaya, Kesultanan Palembang, dan Pemerintah Kolonial Belanda, selalu menjadikan kota Palembang sebagai pusat kekuasaanya. Lihat Anthony Reid, 2011, *Menuju Sejarah Sumatra Antara Indonesia dan Dunia*, Jakarta: Pustaka

Jaringan Pelayaran Sungai di Palembang pada masa lalu

Sungai Musi yang mengalir sepanjang +/- 750 km, dan mencakup Daerah Aliran Sungai (DAS) sekitar 2,5 Juta ha. Selain itu Sungai Musi juga memiliki cabang-cabang sungai yang dikenal dengan Batanghari Sembilan. Diantara sungai-sungai tersebut rupanya terkoneksi beberapa kota-kota Pelabuhan kecil yang membentuk sebuah pola jaringan pelayaran dan perdagangan yang menghubungkan daerah tersebut dengan Palembang sebagai enterport. Keberadaan sungai-sungai ini menjadi sarana penting untuk transportasi dan distribusi komoditas dari Uluan ke Kota Palembang, dan sebaliknya.

Sungai Musi	: Sungsang, Palembang, Sekayu, Muara Lakitan, Empat Lawang, Tebing Tinggi, Pulau Panggung, Muara Kelingi.
Sungai Komering	: Muara Batun, Kayu Agung, Sukaraja, Pedamaran, Cempaka, Martapura, Muara Dua, Ranau.
Sungai Ogan	: Tanjung Raja, Pemulutan, Indralaya, Muara Kuang, Baturaja, Sugiwaras.
Sungai Lakitan	: Muara Lakitan,Muara Rengas, Lubuk Pandan, Muara Megang.
Sungai Lematang	: Lahat, Muara Enim, Penukal Abab Ilir, Prabumulih, Padang Bindu, Ujan Mas.
Sungai Kelingi	: Muara Kelingi, Lubuk Linggau, Pedang, Kayuara.
Sungai Beliti	: Muara Beliti, Kabur.
Sungai Leko	: Batanghari Leko, Talang Benayu, Teluk, Muara Telada, Lubuk Buah, Sungai Napal, Pangkalan Bulian.
Sungai Rupit	: Muara Rupit, Rawas Utara, Sukaraja, Ambacang.
Sungai Rawas	: Muara Rawas, Surulangun, Muara Rupit, Mandiangin, Bingin Teluk.



Sumber :
Diolah dari
www.nationaalarchif.nl & Utama, 2017

(*Iliran*) dengan wilayah pedalaman (*Uluan*) telah lama tercipta hubungan, oleh sebab itu ketergantungan wilayah pedalaman dengan kota Palembang juga besar karena disanalah pusat dari akumulasi politik dan juga ekonomi.[253] Dari kota Palembang seluruh barang yang akan keluar dari daerah keresidenan akan melewati wilayah tersebut, begitupun untuk arus masuk barang dari luar menuju pedalaman akan melewati Palembang juga, tentu saja dengan menggunakan sungai.

Pembentukan jaringan dagang di wilayah ini selalu bermula dari kota Palembang, dimana pusat kapital dan para pedagang besar menunggu. Para pedagang tersebut akan datang ke pedalaman kemudian membeli komoditas dan dibawa kembali ke palembang, dari Palembang akan menunggu kembali pedagang lain yang lebih besar (biasanya skala ekspor) atau mereka sendiri yang langsung mengirimkan barang tersebut via kongsi-kongsi pelayaran yang bergerak dibidang pengiriman paket dan komoditas. Sebenarnya konsep dari perdagangan di Palembang menciptakan sebuah pola seperti *middle man* atau yang lebih dikenal dengan makelar.[254]

Para makelar ini memiliki modal-modal besar untuk berdagangan hingga ke pedalaman Palembang. Sebelum abad ke 20 biasanya perdagangan dilakukan secara pribadi belum menggunakan firma-firma dagang yang modern. Pada abad sebelumnya, terutama pada pertengahan pertama abad ke 19, para Sayid dan pedagang dari golongan Arab menguasai

Obor. Hal: 2-3 & 8-11.

253 Lihat Heather Sutherland, *Geography as Destiny*, dalam Boomgard, Peter (ed), 2007, *A World of Water: Rain, River, and Seas in Southeast Asian Histories*, Leiden: KITLV. Hal: 2-3.

254 Mestika Zed lebih mengistilahkannya pada kata pialang yang berarti rangkaian kegiatan yang diperankan oleh seseorang atau kelompok. Hanya saja peran pialang disini lebih luas dari pada peran ekonomi namun juga peran politik. Lihat Zed. 2003. *Op.Cit.* Hal: 15-20.

perdagangan di wilayah kota Palembang dan *Uluan*. Disamping modal ekonomi yang besar, mereka juga diuntungan oleh modal politis, dan juga modal agama. Modal politis berupa kedekatan para Sayid dan pedagang Arab tersebut dalam struktur politis kesultanan, dimana ada beberapa Sayid menjadi penasehat sultan atau menjadi guru agama di lingkungan keraton. Sedangkan modal agama lebih karena masyarakat pendatang Arab identik dengan kepatuhan agama Islam yang ketika itu menjadi agama mayoritas di wilayah Palembang. Peran ini sebenarnya penting dalam proses perekonomian yang mereka bangun, karena beberapa sayid ini juga terlibat langsung dalam perdagangan atau tidak langsung dalam perdagangan tersebut. [255]

Dalam jaringan perdagangan yang mereka bangun para pedagang Arab ini tidak langsung menuju kebun-kebun rakyat ataupun pasar-pasar kecil yang ada di pedalaman. Namun mereka akan mengunjungi rakit-rakit tumpahan (semacam gudang) tempat para pemilik komoditas menyimpan barang dagangannya di sungai Musi, dan biasanya letaknya agak dipinggiran kota Palembang. Para pedagang Arab ini bianya hanya akan membayar uang muka terhadap barang yang mereka beli, sisanya akan mereka bayar ketika barang da-

---

255 Bahkan tidak hanya di Palembang, rata-rata tiap wilayah di Nusantara memperlakukan orang Arab secara istimewa karena kesalehan dan pengetahuan mereka mengenai agama diakui. Disamping itu rata-rata mereka juga mejadi pendakwah hampir di tiap wilayah nusantara. Keuntungan ini membawa kearah aspek ekonomis, dimana banyak diantara mereka juga tumbuh menjadi pedagang yang besar. Bahkan dalam ranah ibadah Haji juga dikomersilkan oleh para Sayid ini dengan menggabungkan antara urusan agama dengan akomodasi bisnis pelayaran menuju Mekkah yang mereka kelola. Lihat Jajat Burhanuddin, 2012, *Ulama dan Kekuasaan, Pergumulan Elite Muslim Dalam Sejarah Indonesia*, Jakarta: Mizan. Hal: 101-104.

gangan terjual di Palembang. Oleh sebab itu, para pemilik rakyat pemilik komoditas tadi akan sangat tergantung dengan terikat dengan para pedagang Arab tadi. Disamping itu juga karena uang muka yang kecil, seringkali para pedagang Arab ini menawarkan pinjaman dengan praktek riba kepada mereka. Pembayaran yang macet kadang membuat keuntungan dagang para pedagang Arab tersebut memotong komisi para pemilik komoditas tadi, sehingga keuntungan yang mereka dapatkan kecil. Praktek ini sebenarnya sangat tidak disukai oleh rakyat yang memiliki komoditas tadi, namun keuntungan dari berbagai modal diatas membuat para pedagang Arab sangat dominan dalam sektor perdagangan.[256]

Salah satu pedagang Arab yang besar ketika abad 19 adalah Sayid Abu Bakar bin Ahmad yang bergerak diperdagangan gula di Palembang. Sebenarnya rata-rata pedagang Arab di Palembang pada Abad ke 19 menguasai perdagangan kopi di *Uluan*, hal ini dikarenakan mereka bisa melakukan penetrasi dagang ke wilayah *Uluan* dengan kapal-kapal mereka. Namun nasib para pedagang Arab mulai berubah ketika pemerintah Kolonial mulai berkuasa di Palembang. ada sentimen keagamaan yang ditunjukkan pemerintah Kolonial kepada para pedagang Arab. Ketakutan pemerintah Kolonial pada kekuatan Pan-Islamisme yang sedang bergelora di wilayah Timur-tengah, membuat posisi dagang orang Arab di Palembang menjadi sulit. Berbagai kebijakan diskriminatif mulai diterapkan pemerintah Kolonial, misalnya dengan melakukan pelarangan para pedagang Arab memasuki pedalaman Palembang pada akhir abad 19.[257]

Oleh sebab itu arah perekonomian para pedagang Arab mulai berubah pada abad ke 20. Kebanyakan mereka mulai

256 Lihat Peters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 56-58.

257 Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 99-101.

mengalihkan diri pada sektor yang lain. Misalnya firma Assegaf dan Firma Alimoenar yang bergerak dibidang pemasok bahan-bahan bangunan terutama kayu. Selain itu kedua perusahaan ini juga melakukan semacam gabungan modal untuk membuat pabrik es, pabrik getah. pabrik lemonade, dan melakukan pembangunan pada sebagian besar pasar 16 Ilir untuk disewakan.[258] Disamping itu ada pula keluarga Arab yang mulai bisnis percetakan di Palembang, seperti yang dilakukan oleh Sayid Abdulrachman Alhabsyi. Percetakan yang dia kelola memiliki 1 pekerja Eropa, 3 pekerja Bumiputra, dan 3 pekerja Cina.[259]

Peran para pedagang Arab ini kemudian lebih banyak digantikan oleh pedagang Cina dan Bumiputra. Para pedagang Cina sekitar awal abad 20, menghindari persaingan dagang terbuka dengan kongsi-kongsi Eropa terutama Belanda. para pedagang ini sadar betul kongsi-kongsi tersebut diproteksi oleh pemerintah Kolonial. Maka dari itu pihak Cina kemudian lebih banyak berusaha pada sektor-sektor yang tidak di dominasi oleh pemerintah Kolonial seperti perdagangan karet, penyedia barang-barang kebutuhan pokok, dan bisnis transportasi menuju pedalaman. Peran *middleman*[260] yang dijalankan oleh para pedagang Cina yaitu menjadi penengah atau perantara petani dengan pedagang besar lainnya di wilayah pelabuhan Palembang ataupun pelabuhan di Singapura. Mereka mencari barang dagangan ke wilayah pedalaman Palembang, karena

258 *Ibid*. Hal: 101-102; Peters, 1997. *Op.Cit*. Hal: 60-61.

259 *Kolonial Verslaag* Tahun 1907.

260 Konsep *middleman* sendiri sebenarnya juga terkait dengan posisi orang-orang Cina di Hindia-Belanda yang berada di antara dua golongan yaitu Eropa dan Bumiputra. Orang-orang Cina membeli barang-barang dari Bumiputra kemudian menyalurkannya pada pedagang besar dari golongan kulit putih. Lihat Mely G.Tan, 2008, *Etnis Tionghoa di Indonesia (Kumpulan Tulisan)*, Jakarta: Penerbit Yayasan Obor. Hal: 116-117.

itulah hubungan yang baik dengan para pedagang pedalaman dan para petani harus terjalin, salah satunya adalah menerapkan pinjaman dengan bunga rendah.[261]

Oleh sebab itu para pedagang Cina di berbagai wilayah-wilayah pedalaman biasa bermukim dekat atau dalam pasar itu sendiri. Salah satu tahap awal komoditas untuk bisa sampai di Palembang adalah melalui pasar-pasar kecil sepanjang sungai Musi yang dekat dengan pusat perkebunan seperti di wilayah Baturaja, Muara Enim dan Lahat. Di dalam perkampungan pasar ini juga akan ditemui berbagai perwakilan dari kongsi-kongsi dagang milik orang-orang Cina dan Bumiputra. Kemudian dari pasar-pasar pedalaman itu komoditas biasanya kemudian dibawa atau dikirim menuju pasar-pasar diluar palembang. Terdapat beberapa pasar apung tempat terjadinya transaksi jual beli di sepanjang sungai Musi sebelum barang tersebut dibawa menuju pasar 16 atau menuju pelabuhan Palembang, salah satunya yang terjadi di pertemuan antara sungai Musi dan Ogan.[262]

---

261 Bandingkan dengan hubungan yang yang dijalin para pedagang Arab dengan para pemilik komoditas. Kebanyakan petani menganggap keberadaan pedagang Arab seperti lintah darat yang mengikat. Seringkali mereka (petani) dibebankan dengan pembayaran yang macet, atau pemberian pinjaman sebelum barang mereka laku namun dengan bunga yang besar.

262 Peters , *Op.Cit.* Hal: 64-68.

Gambar 6.5 Pasar apung di pertemuan antara sungai Ogan dan sungai Musi dengan latar Masjid Muara Ogan tahun 1920an
Sumber: ANRI, Koleksi KIT Wilayah Sumatra Bagian Selatan, Riau, dan Jambi. No. 0365/088

Beberapa kongsi-kongsi dagang milik pedagang Cina dan Bumiputra memiliki andil dalam proses pembentukan jaringan dagang ini. Mereka ini yang bertindak pula sebagai para pedagang besar selain dengan jaringan pedagang kecil dan perwakilan yang mereka tempatkan di pedalaman. Dari skala pedagang kecil mereka terlibat di hampir semua kegiatan perdagangan dari perdagangan karet dan kopi sebagai agen-agen kecil hingga menjadi pedagang kelontong. Kebanyakan aktifitas ini mereka lakukan dengan perahu-perahu atau rumah-rumah apung yang merangkap sebagai tempat tinggal pula (lihat lampiran 7). Para pedagang Cina juga melakukan perdagangan skala besar seperti misalnya seperi *NV. Hoktong* dan *NV. Palembang Rubber* yang bergerak dibidang perdagangan

dan pengolahan (pabrik) karet, kedua perusahaan ini punya jaringan luas hingga ke Singapura.[263]

Singapura ketika itu tumbuh menjadi salah satu basis ekspor karet terbesar di dunia menyamai London dan New York. Sekitar akhir abad ke 19 dan awal abad ke 20, mayoritas komoditas karet asal semenanjung Malaya yang mendominasi perdagangan karet di Singapura. namun setelah tahun 1920, mayoritas karet yang diperdagangkan di Singapura berasal dari wilayah Hindia-Belanda, 2/3 total ekspor karet ke Singapura berasal dari wilayah Jambi, Palembang, Pontianak, dan Banjarmasin. Terutama yang berasal dari Palembang, rupanya pedagang yang lebih besar dari Singapura memberi kredit pula pada pedagang besar di Palembang selain untuk memuluskan transaksi kredit ini untuk menjamin karet yang diperdagangkan tidak jatuh ke tangan pedagang lain.[264]

Sedangkan untuk perdagangan kopi di Palembang, Lim Kim Hin menjadi salah satu pedagang kopi yang terkemuka di Palembang hingga akhir tahun 1930an. Produksi kopi dari pedagang ini terkenal dengan merek "Dempo", mengacu pada salah satu tempat perkebunan kopi di sekitar wilayah pagaralam. Kualitas kopi yang berasal dari pedagang ini di klaim salah satu yang terbaik dari Palembang, mengingat pada saat itu mulai marak ditemukan berbagai merek kopi bubuk yang

---

263 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 98-99.

264 Setidaknya untuk mencapai pelabuhan di Singapura, karet rakyat asal Palembang telah melewati antara 3-4 pedagang perantara. Metode pemberian kredit ini juga berlangsung dari tiap pedagang, jadi arus uang bisa dikatakan deras dalam sektor ini. Namun pada dasarnya jaringan dagang yang dibangun oleh orang-orang Cina ini masih bersifat kekeluargaan, dimana akses ini hanya terjadi jika terjadi kesamaan keluarga, marga, hingga suku. Lihat W.G. Huff, *The Development of the Rubber Market in Pre-World War II Singapore*, Source: Journal of Southeast Asian Studies, Vol. 24, No. 2 (Sep., 1993), Hal: 285-306

kandungannya tidak murni kopi namun dicampur dengan kedelai, beras, hingga ampas kopi daur ulang sehingga mengurasi kenikmatan kopi.[265]

Kompetitor para pedagang Cina tersebut adalah beberapa kongsi dagang terkemuka milik Bumiputra. Keberadaan para pedagang Bumiputra ini sebenarnya bisa dikatakan sebagai "peramai" suasana, karena memang dominasi para pedagang Cina memang dominan ketika itu. Namun ada beberapa kongsi dagang milik orang Palembang yang dikenal luas ketika itu, contohnya: kongsi milik Haji Akil atau Firma Haji akil dan Firma Haji Moh. Soleh yang bergerak di perdagangan kopi, Firma Haji Anang yang bergerak dibidang perdagangan *wholesale* dan percetakan, Haji Ali yang bergerak diperdagangan karet, Haji Asyari yang bergerak dibidang pengadaan bahan bangunan, dan Haji Umar yang bergerak dibidang perdagangan kayu. Sayangnya kebanyakan pedagang-pedagang ini masih bersifat perorangan dan tidak bersatu dalam sebuah korporasi bisnis.[266]

Bentuk korporasi bisnis biasanya lebih kuat dari pada usaha perorangan. Hal ini juga berlaku di Palembang, inilah yang menjadi salah satu sebab mengapa pengusaha pribumi mengimbangi pengusaha Cina. Kebanyakan dari para pengusaha Bumiputra juga cepat puas dengan keuntungan yang mereka dapat padahal jika dibanding dengan keuntungan korporat non-Bumiputra hal itu sangat kecil. Para pengusaha dan pedagang pribumi kebanyakan enggan meluaskan bisnis mereka atau melihat sektor lain yang menjanjikan seperti bisnis pelayaran.[267]

---

265 *Hanpo* 19 Juli 1930.

266 Lihat Peters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 132-133; Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 106-108.

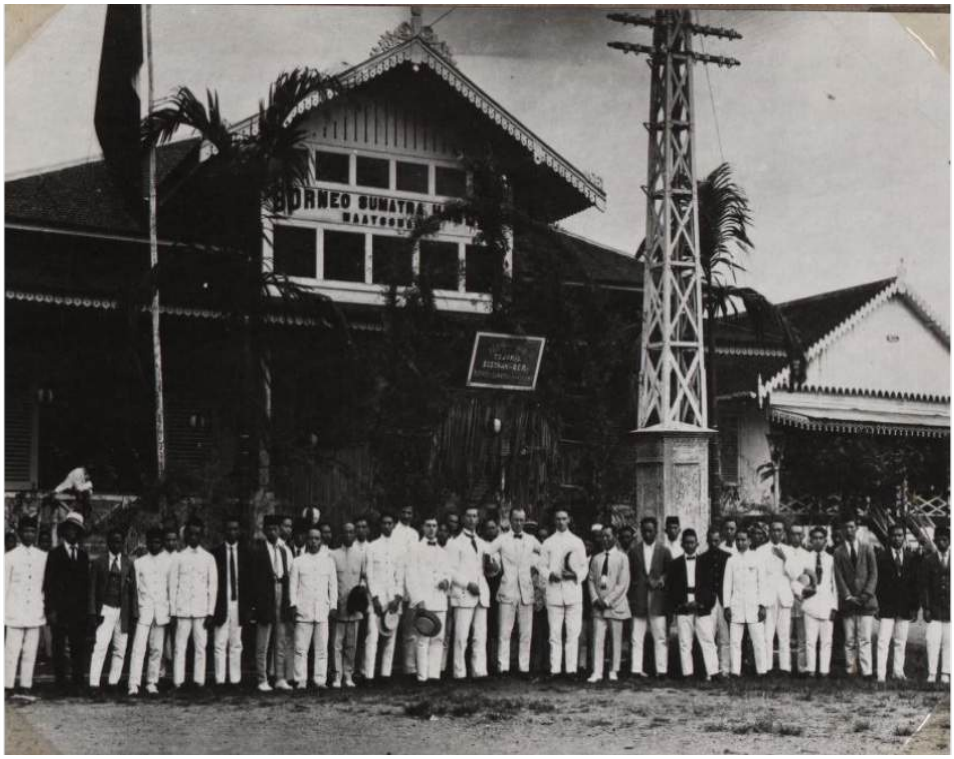
267 Lihat *Pertja Selatan* 15 Juli 1926.

Sedangkan untuk para pedagang Eropa tidak terlalu menyasar pada sektor perkebunan. Beberapa kongsi-kongsi milik orang Eropa di Palembang malah menyasar pada sektor-sektor lain seperti data yang disajikan pada tabel 6.4. dibawah ini.

Tabel 6.4. Daftar Perusahaan Eropa di Palembang

Nama Perusahaan	**Sektor**
J. Moldenhouwer	Pabrik air minum mineral
Industrielle Maatschappij	Pabrik limun, transportasi, pengadaan dan bengkel mesin.
P. De Schrijver	Pabrik Genteng
Borsumij	Eksportir Karet
Escompto	Importir Mobil
Jacobson Van Den Berg	Importir Tekstil
Nederlansch Handel Maatchappij	Perbankan
Hagemijer	Makanan dan minuman
BPM, STANVAC Oil, NKPM, NV Petroleum Mij. Moeara Enim	Pertambangan

Sumber: Kolonial Verslaag 1907; Zed, 2003: 68-73.



Gambar 6.6 Para pegawai Borsumij berfoto didepan kantor mereka di sekitar Pasar 16 Palembang sekitar tahun 1919.
Sumber : digitalcollections.universiteitleiden.nl

Dari tabel diatas perusahaan-perusahaan milik orang-orang Eropa ini lebih banyak bergerak diluar bisnis perkebunan. Hanya *Borsumij* yang bergerak dibidang perdagangan karet selebihnya banyak bergerak dibidang lain seperti perbankan yang diusahakan oleh *Nederlansch Handel Maatchappij*, kongsi ini memberikan pinjaman modal usaha (bank perkreditan). Disamping itu juga ada kongsi yang bergerak pada bidang kebutuhan pokok seperti pangan dan sandang yang diusahakan oleh *J. Moldenhouwer*, *Hagemijer,* dan *Industrielle Maatschappij.* Nama kongsi terakhir tidak hanya bergerak pada sektor bahan pangan saja, namun juga bergerak dalam bidang transportasi air. Beberapa kongsi juga bergerak pada sektor ekspor dan

impor barang-barang diluar komoditas perkebunan seperti impor tekstil oleh *Jacobson Van Den Berg* dan impor mobil oleh *Escompto.*

Gambar 6.7 Potret kantor Nederlandsche Handel Maatschappij di Palembang sekitar tahun 1916.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Dari tabel 5.4. diatas juga terdapat beberapa perusahaan Eropa bergerak pada sektor-sektor pertambangan, dimana konsesi pertambangan ini mutlak menjadi milik perusahaan Belanda dan Amerika Serikat. Temuan barang tambang di Palembang sendiri terjadi pada tahun 1889 di desa Seminyak Muara Enim dan pada tahun 1897 sekitar Palembang tengah.[268] Sejak tahun 1899 hingga tahun 1930 ada sekitar 35 pembukaan konsesi pertambangan minyak yang baru. Perusahaan utama dalam sektor ini adalah *Bataafsche Petroleum Maatschappij* (BPM) yang membangun pabrik pengolahan minyak di Plaju, selain itu ada pula perusahaan milik Amerika Serikat yaitu *Standard Oil* yang membangun pula pabrik pengolah-

268 Lihat Djoko Darmono (eds), 2009. *Op.Cit.* Hal: 85-87.

an minyak lewat anak perusahaannya yaitu *Nederlandsche Koloniale Petroleum Maatschappij* (NKPM) di sekitar Sungai Gerong. Sejak saat itu produksi barang tambang terus melonjak di Palembang, dan menjadi salah satu komoditas ekspor terpenting wilayah ini selain dengan dua komoditas dari sektor perkebunan diatas.[269] Bahkan produksi minyak bumi di wilayah Palembang merupakan yang terbesar di wilayah Sumatra pada tahun 1924, seperti yang disajikan pada tabel 6.5.

Tabel 6.5. Produksi Minyak Bumi di Sumatra Tahun 1924 (dalam ton)

Daerah	**Jumlah**
Palembang	402.726
Sumatra Timur	82.528
Aceh	86.924
Jambi	5.773
Total	577.951

Sumber: Blink, 1928: 123.

Dalam tabel diatas disajikan beberapa daerah di Sumatra yang merupakan produsen minyak bumi di Hindia-Belanda yaitu, Palembang, Aceh, Jambi, dan Sumatra Timur. Dari keempat wilayah tersebut total produksi minyak bumi berjumlah sekitar 577.951 ton, dimana 402.726 ton dari total produksi keseluruhan tersebut dihasilkan oleh wilayah Palembang. Sedangkan yang paling kecil produksinya adalah Jambi yang hanya menghasilkan 5.773 ton pada tahun 1924.

---

269 Lihat Mestika Zed, *Ekonomi Dualistis Palembang Pada Periode Akhir Kolonial*, dalam Linblad, J. Thomas (ed), 2002, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal:299-300.

Gambar 6.8 Foto udara BPM Plaju sekitar tahun 1930
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Sektor perdagangan lewat berbagai hasil bumi pada awal abad ke 20 memberi dampak yang positif pada perkembangan ekonomi wilayah Palembang. Dampaknya tentu saja tingkat ekspor wilayah ini semakin besar dan taraf ekonomi masyarakat juga berkembang lewat berbagai perkebunan rakyat. Namun ada faktor lain yang menjadi pelangkap pertumbuhan sektor ini yaitu dari bidang pelayaran. Seperti yang telah dijelaskan bahwa perdagangan di Palembang sangat tergantung pada sungai-sungainya terutama sungai Musi. Untuk itulah jaringan transportasi sungai yang baik akan membuat sektor perdagangan menjadi lancar. Pada bagian berikutnya akan dibahas mengenai perkembangan sektor pelayaran di palembang pada awal abad 20.

BAB VII

Perubahan-Perubahan Pada Awal Abad 20: Modernisasi Kota dan Meredupnya Aspek Persungaian

Perkembangan pada sektor perdagangan dan pelayaran pada awal abad 20 hingga menjelang tahun 1930, memberikan dampak yang signifikan dibeberapa bagian kehidupan masyarakat Palembang. dampak tersebut bukan hanya terbatas pada peningkatan taraf hidup dan ekonomi bagi masyarakat, terutama bagi mereka yang sukses sebagai petani, pedagang, dan pengusaha pada sektor pelayaran dan perdagangan komoditas tertentu di Palembang. Namun dampak tersebut juga menyasar pada bidang-bidang sosial dan budaya, seperti masuknya budaya-budaya barat, hingga munculnya adopsi dan akulturasi dengan budaya lokal, ini yang akan memicu perubahan gaya hidup masyarakat. Hal ini juga termasuk pada ranah identitas, ketika perkembangan ekonomi yang semacam ini membawa sebagian bahkan mayoritas masyarakat Palembang mulai berganti identitas, dimana sebelumnya masyarakat wilayah ini identik dengan budaya sungai dan perairan kemudian mulai berganti menjadi tipe masyarakat yang lebih dekat dengan daratan.

Pada bagian membahas bagaimana kemajuan-kemajuan yang didapat pada sektor-sektor yang telah dijabarkan pada bab-bab sebelumnya punya pengaruh pada perubahan gaya hidup masyarakat Palembang, dari gaya hidup perubahan ini akan menyasar pada hal-hal yang bersifat identitas seperti

perubahan orientasi dari masyarakat sungai menuju masyarakat daratan. Bisa dikatakan bahwa akar permasalahan ini berawal dari perkembangan ekonomi, namun jika kita uraikan kembali, ada beberapa faktor yang menyebabkan berubahnya gaya hidup masyarakat. faktor-faktor tersebut meliputi: pembangunan fisik kota, gaya hidup yang konsumtif, dan perkembangan sektor transportasi darat. beberapa hal tersebut menjadi indikasi yang lebih detail mengenai dampak dari perkembangan perdagangan dan pelayaran pada masyarakat Palembang, terutama pada medio tahun 1920 hingga terjadi malaise tahun 1930. Kemudian akan dilihat juga bagaimana masyarakat Palembang yang sudah sangat berkurang ketergantungannya akan sungai sehingga pada dasarnya memandang sungai hanya fenomena geografi semata, bukan hal yang sacral yang nenek moyangnya jaga sejak dulu. Aspek ini akan dilihat setidaknya hingga akhir abad ke 20.

7.1 Pembangunan Fisik di Awal Abad 20.

Wilayah Palembang terutama wilayah ibukota keresidenan mulai berubah menjadi lebih moderen pada awal abad 20 hingga tahun 1930. Bisa dikatakan bahwa pesatnya pembangunan ini merupakahn tahap pertama pembangunan kota Palembang agar lebih modern. Hanya saja seperti kebanyakan kota-kota kolonial, kebanyakan fasilitas fisik kota yang dibangun digunakan untuk memanjakan kelas-kelas Eropa yang tinggal di Palembang. Pembangunan fisik kota hingga tahun 1930 ini merupakan fondasi awal pembangunan fisik di Palembang peninggalan kolonial.[270] Pada bagian ini memang yang

270 Pada perkembangannya pembangunan fisik di Palembang tidak berhenti hanya karena terjadi malaise tahun 1929 yang membuat perkenomian anjlok dan berdampak pada pembangunan. Pada tahun-tahun selanjutnya ketika perekonomian kembali stabil dimanapasca tahun 1930

lebih banyak dibahas adalah bagaimana pembangunan fisik lebih banyak dilakukan di Kota Palembang, ibukota keresidenan yang dianggap sebagai wajah depan dari keresidenan itu sendiri. Sedangkan di *Uluan* sendiri bukannya tanpa pembangunan, hal yang paling disoroti adalah bagaimana munculnya jaringan transportasi darat yang menghubungkan daerah-daerah *Uluan* dengan Kota Palembang di *Iliran*. Sebelumnya wilayah-wilayah ini sangat tergantung dengan keberadaan sungai yang menjadi sarana transportasi yang utama. Puncaknya ketika dibangun jaringan kereta api yang benar-benar memukul telak bisnis transportasi sungai di pedalaman Palembang.[271]

Kota Palembang yang merupakan kota dengan budaya lokal sedikit demi sedikit berbenah menjadi kota yang mengadopsi gaya dan kultur Eropa dibeberapa sudut. Namun jika mengacu pada pembangunan yang dilakukan sebenarnya terintegrasi pada pemukiman orang-orang Eropa saja di sekitar wilayah Talang Semut. Pemukiman ini bergaya *indie*s namun beberapa akulturasi juga terlihat dengan budaya lokal seperti contoh beberapa rumah orang-orang Eropa yang masih menggunakan tiang atau rumah panggung (lihat lampiran 8). Disamping itu untuk fasilitas penunjang, perumahan elit ini juga dilengkapi dengan beberapa gereja, taman, bioskop, dan instalasi listrik. Namun di sepanjang jalur atau area bisnis yang strategis pemerintah Kolonial Belanda juga membangun hal-hal lain misalnya memperbesar daerah Pelabuhan Boom

---

ada beberapa pembangunan fisik lain yang jadi simbolisasi kota dibangun tahun 1930an seperti rumah sakit, jembatan di sungai Ogan, beberapa proyek irigasi. Lihat Zed, 2002, *Op.Cit.* Hal: 306-307.

271 Lihat Howard Dick, 2002, *Munculnya Ekonomi Nasional 1808-1990an*. Dalam Thomas J. Linblad (ed), Fondasi Historis Ekonomi Indonesia. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Baru. Kebanyakan pembangunan memang terjadi di daerah Seberang Ilir.[272]

Walaupun tidak sebesari yang terjadi di Seberang Ilir, disisi Seberang Ulu, pembangunan dengan skala yang massif juga terjadi yaitu di wilayah Plaju. Wilayah ini dibangun sebuah kilang minyak besar milik perusahaan BPM, kilang minyak ini diklaim menjadi kilang minyak paling modern di Hindia-Belanda. Selain kilang perusahaan yang bersangkutan juga membangun berbagai fasilitas penunjang karyawannya mulai dari perumahan, sarana olahraga (lapangan dan kolam renang), klub, rumah sakit, hingga toko-toko perbelanjaan. Pembangunan yang terjadi di Plaju ini juga mengikuti pola tatakota yang baik dimana perumahan dan fasilitas yang dibangun tersebut tersusun secara rapi (Lihat Lampiran 9, 10, dan 11). Transformasi yang demikian sangat kontras dengan Plaju sebelum abad 20 yang merupakan salah satu kampung yang marjinal, terbelakang, dan agak jauh dari pusat kota. Bahkan modernitas dan pembangunan yang melanda Plaju bisa menyaingi pembangunan yang juga pesat di pusat kota Palembang sendiri.[273] Ada beberapa masalah yang dihadapi pemerintah kota Palembang yang tidak dihadapi oleh pengelola komplek perumahan Plaju seperti masalah kebersihan dan tata kelola sungai. Dibeberapa bagian Sungai Musi dan anak sungainya terlihat rumah-rumah panggung yang dibangun sembarangan, hal inilah kemudian menimbulkan efek semrawut, kotor, dan kumuh dibeberapa bagian kota.[274]

Pembangunan selanjutnya yang marak di Palembang adalah yang berkenaan dengan pengembangan jaringan transportasi darat. Ada berbagai bentuk pembangunan yang dilakukan

---

272 Irwanto, 2011, *Op.Cit.* Hal: 50-52.

273 Lihat Ida Liana Tanjung, *Op.Cit.* Hal:300-302.

274 *Hanpo* 18 November 1926

seperti membangun jalan, jembatan, dan yang paling terkenal adalah pembangunan jaringan kereta api antara Palembang hingga ke Teluk Betung (Lampung). Pembangunan berbagai fasilitas ini sebenarnya untuk menunjang perekonomian yang sedang maju di Palembang. walaupun biaya awal yang dikeluarkan cukup besar untuk hanya pembangunan jalan saja, namun pertimbangan kedepan mengenai distribusi ekonomi akan lebih cepat menjadi acuan utama pembangunan berbagai sarana ini.[275]

Salah satu pembangunan jalan yang fenomenal untuk wilayah *Gemeente* Palembang adalah pembangunan beberapa jalan dengan cara menimbun beberapa sungai kemudian dijadikan jalan besar. Salah satu sungai yang dihilangkan kemudian dibangun sebuah jalan adalah sungai Tengkuruk. Sungai ini berada di sebelah utara masjid Agung, merupakan salah satu sungai Musi yang memanjang hingga wilayah utara Palembang. Setelah sungai Tengkuruk, sungai Kapuran di dekat Keraton juga ditimbun untuk menjadikan kedua jalan bekassungai tersebut menjadi sebuah jaringan yang terintegrasi. Setelah itu pemerintah juga kembali membangun jalan yang menghubungkan jalan tadi menuju wilayah pelabuhan Boom Baru. Semua jalan tadi juga terhubung dengan perumahan elit di Talang Semut.[276]

---

275 Salah satu contoh pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah gemeente adalah pembangunan dan pengaspalan jalan antara wilayah pasar 10 Ulu hingga wilayah sungai Rengas yang membutuhkan biaya mencapai f. 367.000. lihat ANRI, 1928, *Departmen Verkeer and Waterstaat* No. 3541.

276 Lihat Woonkyung Yeo, 2012, *Palembang in the 1950's: The Making and Unmaking Region*, Disertasi tidak terbit pada University of Washington. Hal: 114-116; Irwanto, 2011, *Op.Cit.* Hal: 45-46.

Gambar 7.1 Salah satu bilangan pasar Tengkuruk pada tahun 1925 dimana jalan utamanya dahulu adalah sebuah sungai.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Pembangunan beberapa jembatan juga dilakukan di wilayah Seberang Ilir ini, dimana jembatan-jembatan yang berukuran kecil ini dimaksudkan untuk menghubungkan kampung-kampung yang terbelah oleh sungai-sungai kecil dipinggiran wilayahnya. Wilayah-wilayah yang dihubungkan adalah wilayah Sungai Bayas, Sungai Sekanak, dan Sungai Lawang Kidul. Biaya yang dianggarkan untuk membangun ketiga jembatan ini sebesar f. 75.000. Disamping untuk menghubungkan kampung-kampung tadi, pembangunan jembatan itu juga sebagai penunjang transportasi darat menuju pelabuhan Boom Baru.[277]

Terlihat sepintas bahwa pembangunan jaringan jalan raya hanya terjadi disekitar seberang Ilir saja. Hal ini sebenarnya wajar karena kebanyakan pusat-pusat ekonomi dan pemukiman orang-orang Eropa banyak terdapat di wilayah

277 Lihat *Pertja Selatan* 1 Maret 1927.

seberang Ilir. Namun bukan berarti tidak dibangun sama sekali jalan atau jembatan di wilayah seberang Ulu. Pembangunan jalan tersebut terutama untuk menghubungkan wilayah 1 Ulu (tepat diseberang wilayah ini akan dibangun jembatan Wilhelmina yang menghubungkan wilayah 1 Ulu dengan Stasiun Kertapati) dan wilayah Plaju yang pada tahun 1920 mulai dikenal sebagai kota minyak. Namun pola pembangunan di wilayah seberang Ulu sendiri agak berbeda dengan yang terjadi wilayah seberang Ilir dimana tidak ditemukan satupun sungai yang di timbun. Pembangunan jalan juga disertai pengaspalan misalnya di sekitar wilayah pasar 10 Ulu tahun 1928.[278] Sepanjang jalan antara 1 Ulu hingga wilayah 16 Ulu terdapat beberapa anak sungai, untuk menghubungkan jalan dengan jalan ini akhirnya dibangun jembatan penghubung. Sayangnya pembangunan jembatan ini terlalu rendah, jika air sedang naik seringkali perahu dan kapal kecil tidak bisa lagi masuk ke pedalaman seperti lazim yang dilakukan sebelum jembatan itu dibangun.[279]

---

278 Lihat ANRI, 1928. *Op.Cit.*

279 Lihat Irwanto, 2011, *Op.Cit.* Hal: 46-48.

Gambar 7.2 Potret sebuah jembatan kecil yang menghubungkan dua kampung di Palembang pada awal abad 20.
Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl

Untuk wilayah *Uluan* sendiri perkembangan jalan mulai diperhatikan pemerintah setidaknya pada tahun 1890an dan 1900an dimana mulai dibangun jalan-jalan keras. Hal ini dilakukan agar ketika musim hujan jalan-jalan tersebut tidak rusak dan masih bisa dilalui. Sekitar tahun 1906 kurang lebih 800 km jalan sudah dibangun wilayah Keresidenan Palembang.[280] Pembangunan jalan selain untuk untuk menghubungkan tiap-tiap *onderafdelling* yang dulunya hanya dihubungkan via sungai atau jalan setapak, juga digunakan dalam rangka percepatan distribusi ekonomi, dan juga ekspedisi militer. Misalnya wilayah Muara Enim hingga Payakabung dibangun jalan sejauh 183,5 km dan Kayu Agung hingga Palembang sejauh 68 km. Beberapa jalan umum bahkan juga menghubungkan antar keresidenan seperti jalan yang menghubungkan Jambi

280 Lihat Tagliacozzo, 2005. *Op.Cit.* Hal: 77-78

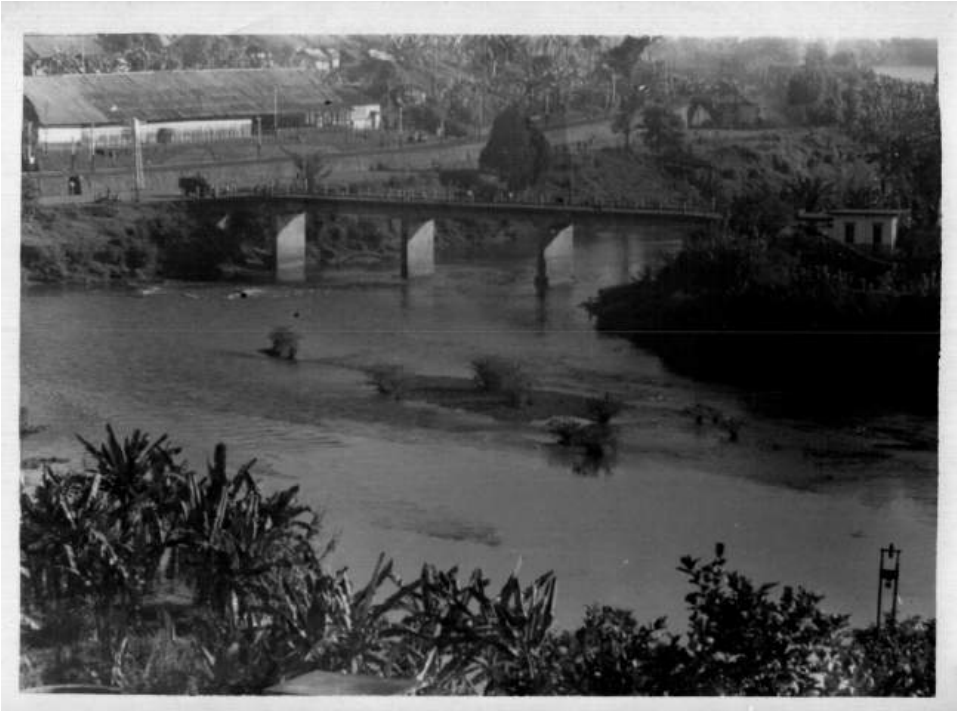
dan Palembang dengan Bengkulu via Muara Rupit sepanjang 152 km dan Palembang-Bengkulu sepanjang 99 km yang menghubungkan wilayah Pagaralam dan Kota Manna.[281]

Gambar 7.3 Salah satu jalan yang menghubungkan wilayah Palembang dan Bengkulu tahun 1920an.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Pembangunan jalan juga diiringi dengan pembangunan sejumlah jembatan, seperti yang terjadi di Kota Palembang dimana jalan penghubung antar kampung sudah terhubung dengan jalan raya plus jembatan jika melewati anak-anak sungai Musi. Hal serupa juga terjadi di wilayah *Uluan*, dimana jalan-jalan lintas wilayah yang besar ini juga melewati sungai-sungai besar. Sehingga butuh jembatan yang cukup Panjang dan tinggi untuk menghubungkan lalu lintas jalan raya yang sudah dibangun. Beberapa jembatan kemudian muncul sebagai ikon baru dikota-kota yang dilewati misalnya Jembatan yang melewati Sungai Ogan di daerah Kertapati dan jembatan yang melewati daerah Tanjung Raja, jembatan Muara Enim yang melewati Sungai Enim, dan lain-lain. Pembangu-

281 Wellan, 1932, *Op.Cit.* Hal 458-459, 467-468.

nan jaringan transportasi darat ini nantinya akan disokong dengan massifnya penyebaran moda transportasi darat baik milik pribadi, pemerintah, atau perusahaan-perusahaan transportasi lainnya.



Gambar 7.4 Potret sebuah jembatan di daerah Tanjung Enim
Sumber: Koleksi ANRI, KEMPEN SUMSEL No. 36.

Pembangunan jaringan transportasi selanjutnya adalah pembangunan jaringan kereta api yang memanjang dari wilayah Kertapati hingga Teluk Betung (Lampung). Pembangunan rel kereta api lintas keresidenan ini cukup memakan waktu yang lama dan bertahap, total dibutuhkan waktu sekitar 18 tahun untuk menyelesaikan pembangunan rel kereta ini. Pengukuran pertama dilakukan tahun 1909 hingga tahun 1910, namun pembangunan baru dilakukan pada tahun 1912. Rel kereta api ini membentang sejauh 387 km dan terbagi atas dua rute

ketika melewati stasiun di Kota Prabumulih (lihat lampiran 12). Rute pertama dari Prabumulih menuju wilayah Lampung (Teluk Betung) melewati Baturaja dan Tanjung Karang. Sedangkan rute yang kedua dari Prabumulih Menuju Tebing Tinggi dengan melewati wilayah Muara Enim dan Lahat, rute ini menuju wilayah dataran tinggi di sekitar bukit barisan.[282]

Gambar 7.5 Sebuah lokomotif kecil pengangkut batu bara di Tanjung Enim tahun 1926.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Pembangunan jaringan kereta api ini menambah opsi distribusi baru bagi komoditas-komoditas di Palembang. Jaringan yang dibangun di pedalaman kemudian dihubungkan ke wilayah Kertapati Palembang. Keunggulan kereta api terletak pada waktu tempuh yang lebih singkat dari kapal uap, dimana untuk mencapai wilayah Tanjung Karang hanya butuh

282 Total kereta api ini akan melewati sekitar 87 stasiun dari Kertapati hingga Teluk Betung dan Tebing Tinggi, termasuk stasiun perlintasan yang dibangun di pedesaan. Lihat. Wellan, 1932. *Op.Cit.* Hal: 473-473; Peters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 133-134)

waktu satu hari saja.[283] Selain itu kereta api juga punya jalur sendiri tanpa harus berbagi dengan moda transportasi lain. Disamping memotong waktu tempuh, kereta api yang dikelola ZSS (*Zuid-Sumatra Spoorwegen*) ini juga menghasilkan keuntungan yang cukup besar. Sejak difungsikan pada tahun 1925, keuntungan yang didapat oleh jawatan kereta api ini sebesar f. 2.640.965,66 (per januari hingga november). Kemudian pada tahun selanjutnya keuntungannya naik menjadi f. 3.036.193,29 (per januari hingga november).[284]

Pembangunan jaringan kereta api juga dimaksudkan untuk menyokong Pelabuhan Tanjung Priok sebagai simpul dari perdagangan Hindia-Belanda yang dilakukan pemerintah kolonial untuk mengalahkan dominasi pelabuhan Singapura. Pemerintah Kolonial kemudian membangun kembali (terutama dari segi fasilitas) lima pelabuhan yaitu Belawan, Tanjung Priok, Semarang, Surabaya, dan Makassar. Pelabuhan-pelabuhan besar ini kemudian akan disokong oleh wilayah-wilayah lain yang menghasilkan komoditas. Dengan kata lain wilayah-wilayah adalah tempat penimbunan komoditas dari berbagai tempat di wilayah Hindia-Belanda. Walaupun memiliki pelabuhan, Palembang tetap menjadi penyokong terutama Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia, karena itulah salah satu tujuan utama pembangunan jaringan kereta api tersebut adalah mengarahkan komoditas dari Palembang menuju Lampung dan diseberangkan dengan kapal menuju Tanjung Priok.[285]

283 *Pertja Selatan* 17 Maret 1927.

284 *Pertja Selatan* 13 Maret 1927.

285 Pedagang-pedagang di pelabuhan Singapura memiliki hubungan yang baik dengan pedagang di wilayah palembang. oleh sebab itu sebelum jaringan kereta api di bangun, salah satu wilayah yang menjadi Tujuan ekspor utama wilayah ini adalah Singapura, terutama dalam perdagangan karet yang dikuasai oleh para pedagang Cina. Lihat Howard Dick, *Perdagangan antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi, dan Timbulnya suatu Pere-*

7.2 Perubahan Gaya Hidup Masyarakat

Kemajuan dan perkembangan ekonomi yang terjadi selama dua dasawarsa pada awal abad ke-20 membawa perubahan yang signifikan pada pola hidup masyarakat Palembang. Bagaimana tidak selama belasan tahun periode tanam dan sadap karet, total seluruh pendapatan petani karet Palembang mencapai sekitar 95 juta Gulden, angka ini belum dihitung dengan keuntungan para makelar dan pedagang yang memasarkan komoditas ini serta pihak-pihak lain yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam bisnis ini.[286] Menariknya disamping wilayah basis ekspor terbesar di Hindia-Belanda, wilayah ini juga menjadi salah satu wilayah utama tujuan importir barang-barang mewah. Selama awal abad ke-20 hingga menjelang malaise, ada begitu banyak jenis barang-barang impor yang masuk Palembang seperti kendaraan bermotor, makanan kaleng, kain-kain impor, dan barang-barang lainnya. Bahkan kebutuhan pokok seperti beras harus diimpor dari luar wilayah Palembang. Selain itu perubahan ekonomi ini juga berdampak pada gaya hidup dan kultur masyarakat. Banyak tradisi-tradisi barat yang lebih modern kemudian masuk dan menggerus tradisi lokal Palembang.

Agaknya ini juga harus dilihat sebagai pembeda jika kita bicara mengenai era perkembangan dagang ketika komoditas lada menjadi salah satu komoditas utama perdagangan di Kesultanan Palembang. Mengingat Kesultanan Palembang pada dasarnya memonopoli perdagangan lada di *Uluan*, dan terikat kontrak yang tidak menguntungkan dengan VOC sehingga masyarakat *Uluan* yang menanam lada tidak terlalu menerima dampak dari mahalnya komoditas ini di Eropa. Termasuk

---

konomian Nasional, dalam Booth, Anne, dkk (eds). 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES. Hal: 409-410; Huff, 1993. *Op.Cit.* Hal: 297-300.

286 Lihat Purwanto, 2002. *Op.Cit.* Hal: 218.

dengan jaringan perdagangan yang mayoritas hanya dilakukan skala kecil karena hanya berupa perdagangan gelap. Disisi lain masyarakat *Uluan* juga butuh komoditas lain yang jadi kebutuhan pokok, sehingga ketergantungan terhadap sistem *Tiban-Tukon* tak terelakkan lagi. Sedangkan jika kita bandingkan dengan era dimana kapitalisme mulai masuk di Palembang, Pedagang-pedagang berbagai komoditas pada dasarnya memiliki akses yang lumayan mudah untuk menuju *Uluan* tanpa dibatasi oleh sistem yang berlaku pada era Kesultanan tersebut. Disisi lain, harga komoditas seperti kopi dan karet yang terus meroket pada awal abad 20 sangat dirasakan oleh masyarakat Palembang, terutama yang terlibat dalam bisnis perdagangan dua komoditas ini.

Salah satu bentuk perubahan yang terlihat karena kemakmuran masyarakat Palembang di awal abad 20 adalah pembangunan rumah-rumah besar. Sebelum abad ke-20, rumah dengan kayu mahal (unglen dan tembesu) hanya diperuntukkan untuk kerabat Sultan dan para Pasirah di pedalaman. Diluar kedua golongan tersebut pemilik rumah yang serupa biasanya datang golongan Arab yang juga punya kedekatan Sultan baik sebagai penasehat spiritual maupun politisnya.[287] Tetapi kondisi ini agak berubah terutama pasca pergantian hegemoni politik dari Kesultanan ke Pemerintah Kolonial, dimana kepemilikan rumah besar dan mewah ini bisa dimiliki oleh siapa saja. Pasca perkembangan ekonomi diawal abad ke-20, rumah-rumah semacam ini kemudian banyak pula dimiliki oleh golongan rakyat yang biasanya berprofesi sebagai petani karet dan kopi (pemilik kebun) serta pedagang dua komoditas tersebut. Penghasilan sebagai pedagang serta petani karet dan kopi yang besar kemudian membuat mereka mampu memba-

287 Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 17-18.

ngun rumah-rumah besar tersebut, diperkirakan butuh dana sekitar f 5.000-15.000 untuk membangun sebuah rumah tergantung dengan ukuran dan materialnya.[288]

Kemudian perubahan juga terjadi pada hal-hal yang berkenaan dengan konsumsi kebutuhan pokok dan kebiasaan hidup masyarakat. Ada perbedaan mencolok dengan gaya hidup masyarakat Palembang antara masa sebelum dan sesudah perkembangan ekonomi. Seperti yang telah disinggung mengenai pemasukan petani karet yang besar sekitar awal abad ke-20, mereka kemudian menganggap pembelian barang-barang mewah bukan lagi hal yang sulit. Pola konsumsi juga berubah dengan banyaknya masuk barang-barang impor, termasuk barang kebutuhan pokok misalnya beras. Secara umum walaupun Palembang memiliki budidaya tanam padi di tanah basah dan kering tapi seringkali tidak bisa memenuhi kebutuhan secara keseluruhan untuk satu keresidenan. Impor beras yang terjadi pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 mayoritas berasal dari wilayah Sumatra Barat.[289]

Sebenarnya dengan penghasilan yang besar membuat impor dan harga beras bukan menjadi masalah di Palembang. Hanya saja ada pola menarik mengenai penanaman padi di Palembang, beberapa tempat sebenarnya juga terdapat pertanian padi walaupun skalanya tidak besar tetapi cukup untuk memenuhi kebutuhan daerahnya. Ada semacam pola yang tercipta ketika harga karet mahal mayoritas tanah ditanami karet termasuk tanah-tanah yang diperuntukkan untuk pena-

---

288 Purwanto, 2002. *Op.Cit.* Hal: 219.

289 Bahkan untuk memenuhi kebutuhan beras Palembang pada awal abad 20, impor juga dilakukan dari Singapura, diperkirakan beras-beras tersebut berasal dari Siam. Total impor beras yang diterima wilayah Palembang adalah sekitar 27 juta kilogram dari tahun 1908-1910. Lihat Purwanto, 1992. *Op.Cit.* hal: 62-65.

naman padi. Namun ketika harga karet turun, kebanyakan tanah tadi dikembalikan fungsinya sebagai tanaman padi, dan tanaman karet ditinggalkan setidaknya hingga harganya naik kembali. Kasus ini pernah terjadi di wilayah Musi Ilir dimana selama periode harga karet yang melemah antara tahun 1919-1922 dan kebanyakan petani karet mulai beralih pada tanaman padi sekitar tahun tersebut.[290]

Selain beras yang merupakan kebutuhan pokok, banyak benda-benda yang merupakan kebutuhan sekunder juga di impor ke Palembang. Disamping beras, ada impor makanan lain yang juga dikirim ke Palembang yaitu makanan dalam kemasan kaleng. Selain kebutuhan pokok berupa makanan, ada beberapa barang-barang impor lain yang umum di Palembang pasca perkembangan ekonomi tersebut, barang-barang tersebut seperti: kain sutera, mebel, rokok barat, ranjang besi, gramofon, serta piring dan gelas dari baja yang anti karat.[291] Bahkan dalam hal mode, selain impor bahan-bahan pakaian dari sutera, impor sepatu-sepatu dari kulit, arloji, dan perlak untuk pria juga marak ketika itu. Selain sepatu pria, sepatu dan sandal wanita impor juga marak dan dapat dengan mudah didapatkan pada distributor pasar, bahkan hingga pasar-pasar diluar kota Palembang (beberapa contoh iklan surat kabar ketika itu dapat dilihat pada halaman lampiran 14, 15, 16, dan17). Salah satu contohnya ada sebuah toko yang berada di pedalaman Kayu Agung yang menjual hingga 100 pasang sepatu dan sandal dengan hak tinggi.[292] Segala macam benda-benda tersebut dapat dengan mudah didapatkan diberbagai pasar baik itu di Palembang maupun wilayah *Uluan*. Disamping itu pemilik toko juga memasang iklan tentang toko dan

290 *Tjahja Palembang* 14 Januari 1926.

291 Purwanto, 2002. *Op.Cit.* Hal: 219-220.

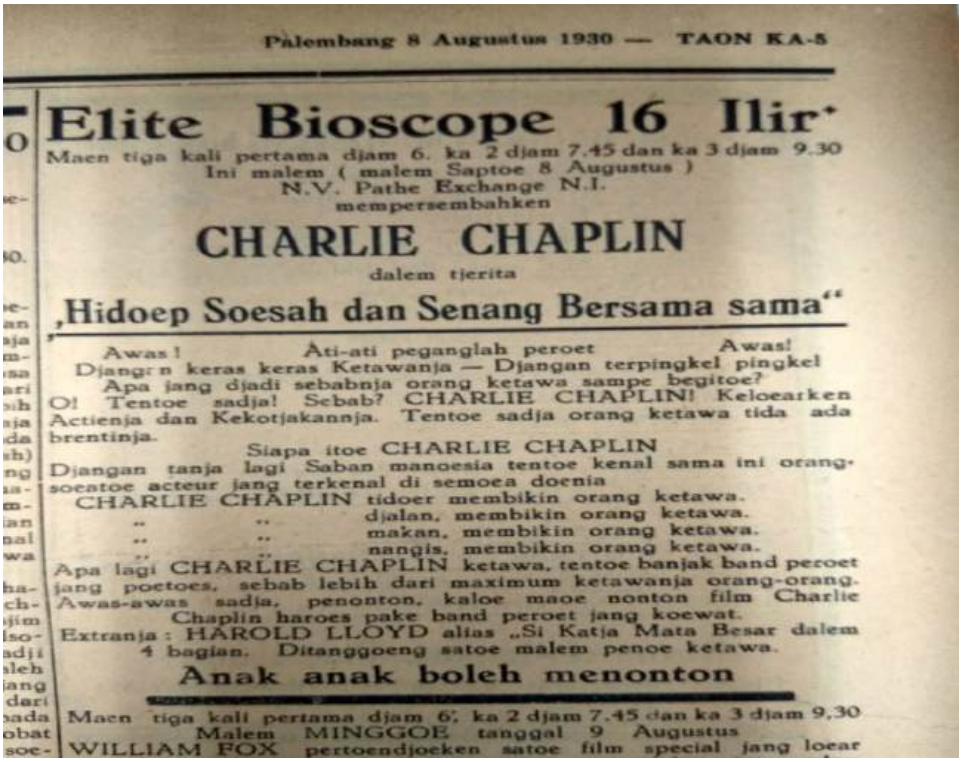
292 *Tjahja Palembang* 2 November 1925.

produknya di surat kabar yang terbit pada masa itu dengan kata-kata dan gambar yang menarik.

Gambar 7.6 Iklan sepatu wanita dalam surat kabar *Hanpo* 1930
Sumber : *Hanpo* 1930

Disamping impor benda-benda dari luar, impor budaya juga terjadi pada periode ini, dimana banyak kebiasaan-kebiasaan yang sifatnya modern kemudian diadopsi oleh masyarakat kota Palembang. Salah satunya adalah kebiasaan menonton di bioskop. Pembangunan bioskop di Palembang semula diperuntukan untuk warga kulit putih, namun sejak terjadi perkembangan ekonomi yang berdampak pada peningkatan taraf hidup masyarakat pribumi, kebiasaan menonton bioskop juga mulai diadopsi oleh masyarakat Palembang. Film-

film yang disajikanpun merupakan film-film Hollywood yang terkenal pada saat itu, salah satu contoh film yang pernah ditayangkan di bioskop Elite 16 Ilir adalah film yang dibintangi oleh Charlie Chaplin (aktor Hollywood) yang sangat terkenal pada masa itu dengan parodi tampilan mirip Hitler (Diktator Jerman, pemimpin partai NAZI).[293]


Palembang 8 Augustus 1930 — TAON KA-5

Elite Bioscope 16 Ilir

Maen tiga kali pertama djam 6. ka 2 djam 7.45 dan ka 3 djam 9.30
Ini malem (malem Saptoe 8 Augustus)
N.V. Pathe Exchange N.I.
mempersembahken

CHARLIE CHAPLIN

dalem tjerita

„Hidoep Soesah dan Senang Bersama sama"

Awas! Ati-ati peganglah peroet Awas!
Djangan keras keras Ketawanja — Djangan terpingkel pingkel
Apa jang djadi sebabnja orang ketawa sampe begitoe?
O! Tentoe sadja! Sebab? CHARLIE CHAPLIN! Keloearken Actienja dan Kekotjakannja. Tentoe sadja orang ketawa tida ada brentinja.
Siapa itoe CHARLIE CHAPLIN
Djangan tanja lagi Saban manoesia tentoe kenal sama ini orang-soeatoe acteur jang terkenal di semoea doenia
CHARLIE CHAPLIN tidoer membikin orang ketawa.
" " djalan, membikin orang ketawa.
" " makan, membikin orang ketawa.
" " nangis, membikin orang ketawa.
Apa lagi CHARLIE CHAPLIN ketawa, tentoe banjak band peroet jang poetoes, sebab lebih dari maximum ketawanja orang-orang.
Awas-awas sadja, penonton, kaloe maoe nonton film Charlie Chaplin haroes pake band peroet jang koewat.
Extranja : HAROLD LLOYD alias „Si Katja Mata Besar dalem 4 bagian. Ditanggoeng satoe malem penoe ketawa.

Anak anak boleh menonton

Maen tiga kali pertama djam 6, ka 2 djam 7.45 dan ka 3 djam 9,30
Malem MINGGOE tanggal 9 Augustus
WILLIAM FOX pertoendjoeken satoe film special jang loear

Gambar 7.7 Sebuah iklan Bioskop 16 Ilir yang menayangkan film Charlie Chaplin.
Sumber: *Hanpo 1930*

Beberapa film dari luar tersebut juga menampilkan genre-genre lain yang mayoritas berbau kekerasan seperti perang, perkelahian, dan pembunuhan (lihat lampiran no. 18). Selain itu ada pula dari film-film romantis dan drama yang sering menampilkan adegan-adegan percintaan dewasa yang cukup

293 *Hanpo* 8 Agustus 1930.

vulgar. Film-film semacam ini disatu sisi sangat menghibur, namun rupanya juga punya dampak yang buruk terutama bagi anak-anak di Palembang. Kebanyakan film bioskop tersebut juga ditonton oleh anak-anak, dimana setelah menonton film tersebut mereka cenderung akan menirukan adegan film yang ditontonnya seperti berkelahi. Dampak buruk ini membuat pemerintah kemudian melarang anak-anak untuk menonton film-film dengan genre tertentu.[294]

Bagi yang tertarik dengan seni dan olahraga terutama dari kalangan anak muda membuat beberapa perkumpulan dalam bidang tersebut. Perkumpulan modern ini dianggap sebagai salah satu bentuk adopsi budaya juga, karena bidang seni yang ada pada perkumpulan tersebut memang seni modern, misalnya perkumpulan musik yang ada berisi instrument-instrumen musik yang modern. Salah satu contoh perkumpulan semacam ini di Palembang kemudian diberi nama "Wy Ontwaken" yang beberapa hari kemudian diganti nama menjadi "Madjoe Adil Setia", berisi kegiatan-kegiatan anak muda yaitu musik, *toneel* (teater), dan sepakbola.[295]

Setelah itu dampak dari perkembangan ekonomi di Palembang juga menyasar pada animo masyarakat untuk menunaikan ibadah Haji. Pergi Haji menjadi salah satu ibadah wajib yang diperuntukkan untuk umat muslim yang mampu secara fisik dan finansial. Pasca kenaikan harga karet tingkat ibadah Haji di wilayah Palembang juga meningkat secara signifikan terutama pada tahun-tahun ketika harga karet mahal. Sebelum tahun 1920, angka paling tinggi jumlah jamaah Haji asal Palembang berjumlah 1.551 orang pada tahun 1911. Angka paling rendah yaitu terjadi pada tahun 1915 dan 1916 dengan alasan perang. Kenaikan yang signifikan mulai terjadi

294 *Semangat Moeda* 9 November 1929.

295 *Kemoedi* 3 Juli 1926; 10 Juli 1926.

setelah tahun 1920, berangsur-angsur animo masyarakat untuk melaksanakan Haji mulai naik seiring dengan kenaikan harga karet dan komoditas lain seperti kopi. Angka jamaah Haji asal Palembang yang paling tinggi pada medio tahun 1920an yaitu berjumlah 7.431 ketika tahun 1927. [296]

Pendidikan juga menjadi acuan dalam perubahan ini, dimana walaupun pada tahun 20an ini belum tampak minat yang besar dalam pendidikan modern, tetapi muncul beberapa sekolah-sekolah swasta untuk masyarakat Bumiputra. Pendidikan yang popular di Palembang sendiri adalah pendidikan yang berbasis pada agama Islam, baik yang terdapat di dalam wilayah Palembang sendiri atau juga menempuh pendidikan lanjutan yang lebih tinggi di Jazirah Arab. Selama medio tahun 1910-1920an, peemerintah Kolonial sendiri membangun beberapa sekolah dari tingkat dasar hingga menengah yang diperuntukkan kepada anak-anak Bumiputra. Pada tahun 1927 didirikan MULO pertama kali di Palembang, kemudian ditambah lagi ke beberapa pusat administratif di *Uluan* seperti wilayah Tanjung Raja, Kayuagung, dan Lahat. Sayangnya sekolah-sekolah buatan pemerintah ini hanya untuk warga khusus saja, kebanyakan yang mendapat fasilitas ini adalah anak-anak bekas bangsawan Palembang dan anak-anak Pasirah. Jumlah sekolah rakyat sendiri hingga tahun 1928 mencapai 224 sekolah dengan 18.034 murid.[297]

---

296 Selama 2 tahun tersebut tidak diketahui pasti berapa jumlah pasti yang menunaikan ibadah haji di Palembang, bahkan di keseluruhan Hindia Belanda. laporan pihak Kolonial sendiri menyatakan tidak ada yang menunaikan ibadah haji pada tahun tersebut. Hal ini disebabkan lalu-lintas perairan Arab pada tahun tersebut sedang tidak aman akibat Perang Dunia I. Lihat Husni Rahim, 1998, *Op.Cit.* Hal: 183-192.

297 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 62 dan 114; Irwanto, 2011. *Op.Cit.* Hal: 101-106.

Namun beberapa penduduk Bumiputra dan golongan lain ternyata telah sadar dengan masalah pendidikan seperti ini, mereka kemudian ikut andil dalam mendirikan berbagai sekolah-sekolah untuk kalangan mereka baik sebagai pemilik maupun penyumbang dana. sekolah tersebut didirikan mulai dari tingkat rendah, sekolah menengah, hingga sekedar sekolah-sekolah kursus biasa. Tetapi untuk masalah pendidikan yang diajarkan sebenarnya setara dengan pendidikan milik sekolah-sekolah pemerintah. Salah satu sekolah yang akan didirikan adalah *Volksonderwijs* yang ditujukan untuk anak-anak di Kota Palembang. Sebelum pendirian sekolah ini, digelar sebuah acara rapat penggalangan dana di 28 Ilir, Palembang. Dalam rapat terkumpul sejumlah dana dari para donator yang kebanyakan datangnya dari para pedagang besar Palembang, seperti: Tuan S.A. Assegaf yang menyumbang f. 175, Tuan S. Alimoenar yang menyumbang f. 250, dan Tuan Lim Kim Sik yang menyumbang f. 100.[298]

Beberapa sekolah juga didirikan khusus untuk pengajaran bahasa yang modelnya seperti kursus. Salah satunya *Palembang Institute* yang berada di wilayah Masjid Lama 17 Ilir. Sekolah ini membuka pelajaran berbagai bahasa seperti: Belanda, Inggris, Arab, dan bahasa Indonesia. Selain itu sekolah ini mengajarkan beberapa pelajaran dan keterampilan lain seperti: mengetik sepuluh jari dan pelajaran ekonomi (perdagangan). Pada tahun 1929, Sekolah ini juga membuka cabang di wilayah Plaju, tepatnya di komplek BPM.[299] Seko-

---

298 Dalam rapat tersebut juga dibahas mengenai sekolah-sekolah zending dan katolik, dimana sebenarnya pendirian sekolah oleh golongan bumiputra ini untuk mengkaunter sekolah-sekolah tersebut yang dinilai sangat minim pelajaran mengenai agama Islam. Lihat *Semangat Moeda* 19 Oktober 1929.

299 *Semangat Moeda* 10 Agustus 1929.

lah lain yang didirikan untuk kaum bumiputra juga berada di wilayah 24 Ilir, dimana sekolah tersebut menyatakan pendidikan yang diberikan setara dengan HIS milik pemerintah. Sekolah di 24 Ilir ini juga punya guru-guru yang berkualitas dari segi pengajaran, salah satu guru di sekolah ini adalah Sutan Takdir Alisyahbana.[300]

Namun dari sekian banyak hal yang mempengaruhi perubahan masyarakat di Palembang, impor kendaraan daratlah yang bisa dikatakan paling penting dan merubah orientasi masyarakat Palembang, contohnya adalah impor mobil dan sepeda. Dari kedua jenis kendaraan impor inilah pengaruh sungai pada masyarakat Palembang mulai berkurang terutama pada sektor transportasi. Persebaran sepeda atau yang lazim dikenal dengan istilah "kereta angin" ketika itu lebih banyak, karena harganya jauh lebih terjangkau daripada mobil.[301] Persebaran sepeda pun lebih merata, dimana sejak diimpor tahun 1910 hingga tahun 1929 tercatat ada sekitar 19.000 sepeda terjual. Sebuah laporan koran lokal bahkan menyebutkan rata-rata sebuah keluarga petani karet memiliki 2-3 sepeda dirumahnya.[302] Sepeda ini sendiri awalnya diimpor dari Eropa dan Amerika, tetapi menjelang tahun 1930 pasaran sepeda di Palembang mulai dikuasai para produsen dari Jepang.[303]

---

300 St. Takdir Alisyahbana merupakan salah satu sastrawan besar Indonesia, tercatat merupakan salah satu guru di wilayah 24 Ilir tersebut. Lihat *Semangat Moeda* 16 Juli 1929.

301 Diperkirakan harga sebuah sepeda dibawah f 100, sedangkan harga sebuah mobil berkisar antara f 2.000 – f 3.000, tergantung dengan merek, tipe, dan ukuran. Lihat Purwanto, 1992. *Op.Cit.* Hal: 332-333.

302 *Tjahja Palembang* 21 Januari 1926.

303 Sebenarnya tidak hanya sepeda saja, menjelang dan ketika depresi, barang-barang impor justru lebih banyak didatangkan dari Jepang karena lebih murah. Lihat Yoshitada Murayama, "Pola Penetrasi Ekonomi Jepang ke Hindia Timur Belanda Sebelum Perang", dalam Shiraishi, Saya

Gambar 7.8 Sebuah iklan sepeda di salah satu surat kabar *Hanpo* tahun1930.

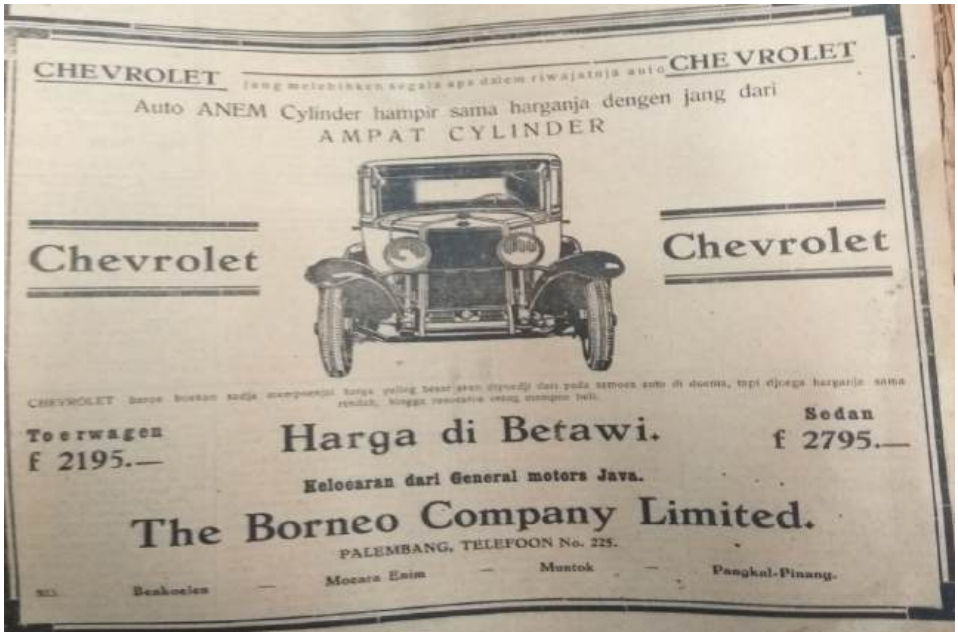
Sedangkan untuk komoditas mobil mulai marak di Palembang setelah tahun 1920. Sebelum tahun tersebut mobil barang mewah yang sangat langka, misalnya tahun 1915 hanya diimpor 3 mobil saja ke wilayah Palembang. Salah satu produsen mobil yang terkenal yaitu *General Motors* memiliki pabrik perakitan mobil di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, dari sana kemudian mobil-mobil tersebut disebar terutama hingga ke luar pulau Jawa termasuk ke Palembang.[304] Tetapi persebaran mobil di Palembang tidak hanya didominasi oleh satu merek saja, setidaknya merek-merek terkenal seperti Chevrolet, Overland, Ford, Chrysler, Hudson, dan yang lainnya turut

---

dan Takashi Shiraishi (eds), 1998, "Orang Jepang di Koloni Asia Tenggara", Jakarta: Obor. Hal: 175-176. Purwanto, 2002, *Op.Cit.* Hal: 219-220.

304 Lihat Dick, 1988. *Op.Cit.* Hal: 428-429.

meramaikan persebaran mobil di Palembang, iklan tentang penjualan mobil pun lazim ditemukan diberbagai surat kabar di Palembang ketika itu (Lihat lampiran13).



Gambar 7.9 Sebuah iklan mobil dengan merek Chevrolet
Sumber: *Pertja Selatan* 1930.

Harga mobil ketika itu diperkirakan mencapai antara f. 2.000 – f. 3.000 tidak membuat barang ini kesulitan untuk dimiliki. Pendapatan yang tinggi terutama akibat perdagangan karet memungkinkan mereka untuk mobil yang ketika itu menjadi barang yang sangat mewah, yang kemudian di Palembang menjadi barang pelengkap bagi mereka yang kaya.[305] Disamping mahal, kendaraan ini juga memiliki pajak yang

305 Seringkali mobil hanya digunakan untuk pelengkap ketika seseorang datang ke sebuah pesta, redaksi surat kabar lokal pernah memuat berita bahwa pesta pernikahan pada tahun 1920an adalah sebuah ajang pamer mobil bagi para tamu undangan. Lihat *Tjahja Palembang* 21 Januari 1926.

cukup tinggi pula dimana untuk membayar dendanya saja bernilai f.100 jika terlambat melakukan pembayaran pajak kendaraan.[306] Tercatat ada sekitar 300 mobil berada di Palembang pada tahun 1922, angka ini kemudian melonjak tajam menjadi sekitar 1.300 mobil pada tahun 1924. Angka ini kembali menanjak menjadi sekitar 3.750 mobil pada tahun 1927, bahkan pada tahun 1930 angka tersebut menanjak hingga 2 kali lipat menyentuh angka 6.462.[307]

Gambar 7.10 Sebuah mobil yang berjalan menembus banjir di pasar Palembang tahun 1930.
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

306 *Pertja Selatan* 6 Januari 1927.

307 Lihat Peeters, 1997. *Op.Cit.* Hal: 135-136; Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 110.

Persebaran kendaraan darat yang banyak ini kemudian membawa arah perubahan orientasi masyarakat Palembang yang tadinya merupakan masyarakat sungai menjadi masyarakat daratan. Antara tahun 1900-1920 keberadaan kendaraan darat belum mengganggu eksistensi dari kendaraan sungai. Sejatinya mobil hanya seukuran pedati, namun keunggulannya terletak pada kecepatan, tetapi sebelum tahun 1920 transportasi sungai masih tetap diminati karena biaya operasionalnya jauh lebih murah daripada mobil yang juga harus dibuatkan sarananya seperti jalan dan jembatan.[308]

Arah perubahan yang terjadi pada masyarakat Palembang ini kemudian berpengaruh buruk pada eksistensi transportasi sungai yang sebenarnya hingga tahun 1925 mencapai masa-masa keemasan terutama dalam pelayaran menuju pedalaman. Kemajuan ekonomi akibat perdagangan karet dan kopi yang sebenarnya melebihi ekspektasi menyebabkan terjadinya perkembangan pada sektor transportasi darat yaitu jalan darat dan jaringan kereta api. Di sisi lain terjadi perubahan gaya hidup dan orientasi diantara masyarakat Palembang yang cukup signifikan akibat dari modernisasi ekonomi yang terjadi pada dua dasawarsa awal abad ke-20 juga berpengaruh besar pada menurunnya aktifitas transportasi sungai.

---

308 Ibid, Hal: 110-112.

Gambar 7.11 Sebuah potret yang memperlihatkan seorang yang kaya dari sebuah marga di *Uluan* (Moentjakkabbau) tahun 1922, dari foto ini terlihat beberapa bentuk signifikansi pada perubahan gaya hidup, misalnya rumah yang besar, mobil, dan beberapa orang pribumi yang menggunakan setelan ala orang Eropa.
Sumber: www.tropenmuseum.nl

Selain memiliki fungsi menaikkan taraf prestise sosial seseorang di Palembang, mobil sebenarnya juga memiliki fungsi teknis yang lebih bermakna daripada fungsi sosial tersebut. Walaupun ukuran kendaraan ini hanya sebesar kereta kuda atau pedati, mobil punya keunggulan pada kecepatan, terutama ketika jalan darat yang mulus telah selesai. Sebuah mobil yang berjalan pulang-pergi antara Muara Enim dan Pagaralam yang berjarak sekitar 100 km membutuhkan waktu tempuh sekitar satu hari, bandingkan dengan pedati atau gerobak yang bisa memakan waktu tempuh hingga mencapai satu minggu pulang pergi dengan rute dan jarak yang sama. Sedangkan kapal dan perahu sendiri tidak bisa untuk mencapai wilayah

pagaralam yang berbukit, karena sungai lematang sendiri bisa layari hanya sampai Lahat.[309]

Disamping itu agaknya para pengusaha dan pedagang dalam sektor perkebunan di Palembang enggan melakukan pengembangan usaha dalam memajukan transportasi air. Para pedagang dan petani di Palembang agaknya telah sangat puas dengan kemajuan ekonomi di Palembang pada tahun-tahun tersebut, mereka terlena dan agaknya sedikit melupakan mengenai investasi dan pengembangan usaha. Pengembangan usaha yang dimaksud adalah memajukan transportasi air, dimana banyak masyarakat Palembang lebih banyak membeli mobil dari pada membeli atau memperbaiki kapalnya. Padahal bisnis transportasi ini sangat strategis untuk dikembangkan, terlebih lagi sebagai penunjang distribusi usaha mereka yang lebih banyak mempercayakan pada golongan asing. Mobil sendiri lebih banyak digunakan sebagai tameng prestise dengan dibawa plesiran keliling kota.[310]

Selain persebaran mobil, pembangunan sarana transportasi daratan juga melemahkan pelayaran di sungai, dimana penimbunan sungai dan pembuatan jembatan di wilayah seberang ulu, menutup akses perahu tradisional ke wilayah pedalaman kota Palembang. disamping pembangunan jembatan, pemerintah Kolonial juga mulai mengembangkan sektor jaringan kereta api yang mulai beroperasi pada tahun 1927. Jaringan kereta api tersebut terbentang dari Kertapati hingga wilayah Teluk Betung lampung sepanjang 387 km, dan semata-mata dibangun untuk mengarah arah komoditas terutama perkebunan Palembang ke wilayah pelabuhan Tanjung Priok, Batavia. Hal ini sangat melemahkan permintaan distribusi angkutan komoditas tersebut menggunakan kapal-kapal bermesin di

309 Ibid. Hal: 110-111.

310 *Petja Selatan* 15 Juli 1926

Palembang. Bisnis kereta api ini secara bertahap kemudian menggantikan transportasi sungai, kasus serupa bukan hanya terjadi di Palembang namun juga terjadi di pantai utara Jawa. Padahal jika dibandingkan dengan tarif, ongkos angkut menggunakan kereta api lebih mahal, namun transportasi ini punya keunggulan pada waktu tempuh yang jauh lebih singkat dari kapal, serta tidak bergantung pada kondisi alam.[311]

7.3 Malaise dan dampaknya Bagi Perdagangan, Pelayaran dan Masyarakat di Palembang.

Harga pasaran karet tidak selamanya bagus, terutama karet yang merupakan bahan baku industri yang sebenarnya memiliki nilai harga yang fluktuatif, sewaktu-waktu harganya bisa naik drastis dan diwaktu yang lain tiba-tiba bisa jatuh. Tahun 1929 terjadi krisis ekonomi skala dunia yang kemudian membawa dampak buruk bagi harga karet dunia termasuk di Palembang.[312] Wilayah eksportir karet yang lain diluar Palembang juga mengalami nasib yang sama seperti Semenanjung Malaya yang juga terkena dampak *Malaise* karena wilayah ini bergantung pada perdagangan karet.[313] Malaise ini sendiri awalnya menyerang saham di *wall street* pada bulan September dan Oktober 1929. Penurunan drastis harga saham diikuti juga pula dengan penurunan drastis harga-harga dari beberapa komoditas di dunia. Di Amerika Serikat sendiri *malaise* langsung memberikan dampak pada penyusutan investasi,

---

311 Lihat Howard Dick, *Munculnya Ekonomi Nasional 1808-1990an*, dalam dalam J. Thomas Linblad (ed), 2002, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 35-36.

312 Lihat Zed, 2002. *Op.Cit.* Hal 305.

313 Lihat *Hanpo* 14 Agustus 1930.

penurunan daya beli masyarakat, guncangan pada sektor industri, dan meningkatnya angka pengangguran.[314]

Selain itu ada dugaan sebenarnya krisis ini juga merupakan efek panjang pasca Perang Dunia I yang sudah berakhir sejak tahun 1918. Munculnya Amerika Serikat sebagai salah satu negara pemenang perang menjadikannya sebagai raksasa industri. Sedangkan Hindia-Belanda tumbuh menjadi salah satu daerah penyuplai barang-barang mentah tersebut kepada Amerika Serikat. Di sisi lain terjadi fenomena kelebihan produksi dan kelebihan sebaran barang mentah menjelang *malaise*. Ketika ekonomi Amerika Serikat jatuh dan menyerang sektor Industri, negara-negara penyokong termasuk Hindia-Belanda juga mendapatkan dampak yang sangat besar karena banyaknya barang mentah yang tidak laku di pasaran dunia, salah satunya karet.[315]

Krisis ini juga menyasar pada komoditas lain di Palembang, dimana selain karet, komoditas kopi juga terkena dampak depresi ekonomi yang terjadi ketika itu. Petani kopi banyak yang mengeluh harga kopi jatuh drastis hingga f. 10 perpikul dan kemudian kembali turun hingga f. 6 perpikul. Disamping itu pasaran kopi juga sangat lemah dipasaran, jadi walaupun dengan harga murah, kopi tetap saja tidak laku. Salah satu cara untuk menutupi biaya pengeluaran, baik petani kopi maupun karet mulai mengurangi para kuli dan buruh yang bekerja di kebunnya.[316]

314 Lihat Bernstein, M. F. (1989). *The Great Depression, Delayed Recovery and Economic Change in America, 1929–1939*. Cambridge University Press.

315 Lihat B. Akob & T. Junaidi, 2014. Malaise Dan Pengaruhnya Terhadap Gerakan Nasional Indonesia. *Jurnal Seuneubok Lada*, Vol. *2* No. 1. Hal: 16–30

316 Lihat *Hanpo* 5 Juli 1930.

Dampaknya juga langsung terasa ditengah-tengah masyarakat Palembang, masa-masa pasca *Malaise* dianggap sebagai masa yang sulit. Bagaimana tidak, terutama untuk petani karet yang merasakan kejayaan harga karet sebelum Malaise, harga per pikul karet pernah mencapai f. 180.[317] Sedangkan ketika malaise menyerang tahun 1929, harga karet turun drastis secara bertahap hingga mencapai f. 16 per pikul.[318] Sehingga kebanyakan petani karet yang kaya akibat bisnis ini kemudian secara ironis juga jatuh dan miskin akibat bisnis ini pula. Disamping itu selama periode malaise hanya terjadi penurunan produksi karet, padahal seharusnya produksi bisa dikurangi secara drastis untuk menyesuaikan kembali harga. Sayangnya pemerintah agaknya kesulitan untuk mengatur produksi karet terutama di Palembang. Seperti yang telah di jelaskan bahwa kebanyakan perkebunan karet dipegang oleh, beberapa perkebunan yang dimiliki pemerintah seperti gula dan teh bisa dikontrol walaupun hasilnya tidak terlalu signifikan, namun pada perkebunan karet kesulitan terlihat pada fakta bahwa perkebunan komoditas ini merupakan perkebunan skala kecil dan menengah yang sulit di kontrol produksinya selama periode malaise.[319]

Padahal sebenarnya turunnya harga karet sudah bisa dirasakan pada tahun 1928, ketika harga komoditas ini mulai turun namun tidak se-ekstrim ketika Malaise. Kebanyakan surat kabar sebelum terjadi Malaise kurang tertarik membahas mengenai tren yang menurun dalam perekonomian menjelang krisis tersebut. Analisis politik masih menjadi isu yang sangat

---

317 Lihat *Tjahja Palembang* 14 Desember 1925.

318 Lihat *Hanpo* 15 November 1929.

319 Lihat Jan Luiten van Zanden dan Daan Marks, 2012, *Ekonomi Indonesia 1800-2010 antara drama dan keajaiban pertumbuhan*. Jakarta: Penerbit Kompas. Hal: 203-105.

umum dan mudah dijual di kebanyakan surat kabar terutama yang berada di Palembang. sehingga memberitakan masalah ekonomi hanya seperlunya saja tidak dengan analisis yang mendalam.[320] Perkembangan ekonomi dan besarnya arus uang untuk masyarakat Palembang juga tidak dimanfaatkan dengan baik, sehingga ketika Malaise menyerang, uang yang mereka dapatkan tidak bersisa. Kebanyakan uang-uang tersebut telah habis untuk memenuhi hasrat konsumtif dengan membangun rumah besar, membeli mobil, plesiran, bahkan ibadah Haji (mengingat naik Haji ketika itu hanya prestise sosial bukan prestise agama).[321]

Padahal sebelum malaise tahun 1929, harga karet juga sempat jatuh sekitar 1919-1922, keadaan masyarakat juga hampir sama dimana akibat karet turun rata-rata mereka kembali menjadi kurang sejahtera. Sayangnya pola ini kembali berulang akibat ketidaksiapan para petani dan juga pedagang menghadapi ini. Dampaknya cukup besar dan tidak hanya menyasar pada mereka yang bergelut dalam bisnis ini. Dikabarkan bahwa banyak supir taksi yang mogok akibat tidak mampu membeli bensin yang ketika itu harganya juga naik. Nelayan di sekitar sungsang juga merugi, padahal sebenarnya mereka sangat tidak terlibat dalam bisnis ini, namun akibat *Malaise* daya beli masyarakat berkurang sehingga harga ikan menjadi sangat murah. Bahkan di Sumatra Timur, akibat dari *Malaise* ini banyak para pedagang yang terlilit utang kemudian melarikan diri keluar wilayah Sumatra Timur dan beberapa laporan menyebutkan bahwa sebagian dari mereka kemudian bunuh diri.[322]

---

320 *Pertja Selatan* 8 Maret 1930.

321 *Moesi* 11 Mei 1928.

322 *Lihat Surat Kabar* Hanpo 15 Juli 1930; 16 Oktober 1930; 20 Oktober 1930.

Selama periode malaise, surat kabar lokal banyak memberikan informasi mengenai peristiwa-peristiwa yang berhubungan dengan malaise yang terjadi ditengah-tengah masyarakat Palembang. Kebanyakan merupakan berita-berita kriminal karena desakan dari keadaan krisis ini. Misalnya merajalelanya pencurian barang-barang yang sebenarnya tidak terlalu berharga, namun kemungkinan karena memang sedang butuh maka tetap dicuri, misalnya kasus pencurian ayam di Kampung 4 Ulu.[323] Malaise juga berimbas dalam bidang telekomunikasi, jawatan yang bertanggung jawab pada urusan ini juga melakukan serangkaian pemutusan jaringan telepon. Menariknya kebanyakan jaringan telepon yang diputus justru milik toko dan perusahaan. Keadaan yang tak menentu membuat usaha mereka merugi sehingga menunggak pembayaran telepon yang berimbas pada pemutusan jaringan.[324]

Selain itu sektor hiburan juga terkenda dampak dari krisis ini. seperti yang lah dijelaskan sebelumnya, selama medio tahun 1920an masa dimana terjadi peningkatan ekonomi di Palembang. Pemerintah Kolonial dan juga pihak swasta begitu gencar membangun berbagai fasilitas publik salah satunya adalah bioskop dan Gedung-gedung Societeit. Pembangunan ini memberikan warna tersendiri pada perubahan gaya hidup masyarakat, terutama di Kota Palembang. Banyak diantara mereka yang menjadikan "plesiran" ke bioskop sebagai agenda rutin. Sayangnya ketika malaise melanda mereka dihadapkan pada kenyataan bahwa mereka tidak mampu untuk membayar tiket bioskop. Namun anehnya bioskop tetap ramai, hal ini dikarenakan Sebagian besar penonton masuk tanpa tiket. Mereka inilah yang menonton bioskop dengan menggunakan seragam-seragam pegawai pemerintahan termasuk polisi (ke-

323 Lihat Surat Kabar *Pertja Selatan* 1 Agustus 1931.

324 Lihat Surat Kabar *Pertja Selatan*, 2 Februari 1933.

banyakan juga warga kulit putih). Pengelola bioskop sendiri tidak bisa berbuat banyak karena takut berurusan dengan orang-orang semacam ini. fenomena ini juga memberikan indikasi bahwa mereka yang bekerja dengan pemerintah juga sebenarnya terkena imbas dari *malaise*, namun secara spesifik masih belum terlalu jelas dampaknya seperti apa.[325]

Sektor pelayaran juga terkena imbas dari Malaise ini, padahal sebelumnya perkembangan sektor transportasi darat telah banyak melemahkan sektor transportasi sungai. seperti yang diketahui bahwa distribusi karet dari wilayah pedalaman kebanyakan menggunakan jasa angkutan transportasi air dengan kapal-kapal moderennya. Namun ketika Malaise, otomatis permintaan akan barang berkurang selain karena jatuhnya harga komoditas tersebut. Melemahnya permintaan ini juga melemahkan distribusi yang menggunakan jasa transportasi air ini. Muatan-muatan kapal yang menuju ke Singapura mulai berkurang secara drastis, padahal untuk pengiriman barang (selain mengandalkan jasa pengangkutan orang), karet dan kopi merupakan komoditas yang mendominasi arus distribusi barang di sungai.[326]

Dalam kaitan ini banyak bisnis pelayaran yang kemudian merugi dan bahkan menutup trayeknya. Salah satu perusahaan pelayaran milik kongsi Eropa yang merugi adalah *Rotterdam Lloyd's*, dimana kongsi ini memiliki trayek hampir ke setiap pelabuhan besar di Sumatra. Namun akibat malaise ini, kongsi ini harus menghapuskan beberapa trayek yang sepi untuk menutupi kerugiannya, karena sepi penumpang dan permintaan pengiriman barang sehingga tidak bisa menutupi biaya operasional. Rute yang dipertahankan oleh trayek ini

---

325 Lihat *Pertja Selatan* 7 Juli 1931; 12 Juni 1934.

326 Lihat *Hanpo* 1 November 1930.

hanya rute Palembang-Belawan dan menghapus rute yang berada di pantai barat Sumatra.[327]

Selain itu kongsi milik Eropa, dampak krisis Malaise ini juga menyerang kongsi-kongsi pelayaran lokal, seperti armada kapal roda lambung yang melayani pelayaran ke pedalaman Palembang. Terjadi perbedaan yang sangat mencolok antara jumlah penumpang sebelum tahun 1930 dengan setelah tahun 1930. Salah satu kongsi perdagangan yang juga memiliki cabang pada bidang pelayaran yaitu firma Haji Akil pada tahun 1932 pernah hanya memuat dua penumpang saja dengan rute Palembang-Muara Bliti. Disetiap dusun biasanya kapal melakukan perhentian, namun jumlah penumpang yang didapat tempat tidak sesuai harapan, rata-rata penumpang yang naik kembali ke kapal tersebut antara 4-5 penumpang dan tanpa bawaan dagangan seperti yang lazim terjadi pada sebelum tahun 1930. Setelah sampai di Muara Bliti biasanya telah menunggu banyak sekali truk-truk didominasi oleh komoditas karet untuk dibawa ke Palembang, beserta penumpang yang ingin melakukan perjalanan pulang ke Palembang. Namun pasca tahun 1930 hanya sedikit sekali truk yang datang melakukan pengiriman atau bongkar muat barang dari Palembang. Bahkan suatu kali pada tahun 1932 kapal roda lambung yang dimiliki oleh firma Haji Akil pernah hanya memuat 3 keranjang kopi saja dalam satu perjalanannya.[328]

Selain itu persaingan dengan kereta api juga sulit sekali dibendung oleh para pemilik bisnis pelayaran. Secara berangsur-angsur kongsi-kongsi pelayaran mulai menarik kapal mereka (merugi dan bangkrut). pada tahun 1937 jumlah kapal yang melewati sungai Lematang telah berkurang sebanyak 50% dibanding dengan tahun sebelum 1930. Bahkan ditahun

327 Lihat Zed, 2003. *Op.Cit.* Hal: 116-117.

328 *Pertja Selatan* 24 Maret 1932.

yang sama sudah tidak ditemukan kembali keberadaan kapal uap di Sungai Ogan. Bisnis pelayaran hanya bertahan di tempat-tempat yang tidak dilalui oleh kereta api dan yang belum banyak dibangun jalan darat seperti di sungai Musi (Pelayaran skala besar masih terjadi seperti pengiriman muatan minyak dan kapal angkut besar) dan sungai Rawas tetapi dengan intensitas yang jauh berkurang setelah masa keemasannya sebelum tahun 1930.[329]

Badai malaise agaknya sedikit membaik memasuki tahun 1934 dimana harga komoditas ekspor perkebunan seperti karet mulai membaik. Disamping itu pemerintah Kolonial juga memperkenalkan kebijakan mengenai pembatasan produksi karet melalui *Rubber Restrictie* atau yang populer di Palembang dikenal dengan istilah Kupon Karet. Melalui kupon ini, mereka yang mendapatkan kupon bisa menjual karetnya dengan harga tertentu. Biasanya harga-harga ini sudah diketahui oleh para petani lewat agen-agen perusahaan yang menerima karet dari para petani. Kebijakan ini setidaknya bisa mengangkat kembali gairah pada sektor perkebunan karet rakyat di Palembang, namun perkembangan ekonomi yang terjadi tidak sepesat pada medio tahun 1920an, terutama dalam aspek pemerataan. Walaupun dibandingkan daerah penghasil karet lainnya, Palembang menjadi daerah terdepan dalam urusan ekstensifikasi penanaman karet hingga akhir 1940an.[330]

---

329 Peeters, 1997, *Op.Cit.* Hal : 134-135.

330 Mestika Zed, 2002, Ekonomi Dualistis Palembang Pada Periode Kolonial AKhir. Dalam Thomas Linblad (Ed), *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Pustaka Pelajar.Hal: 305-306.

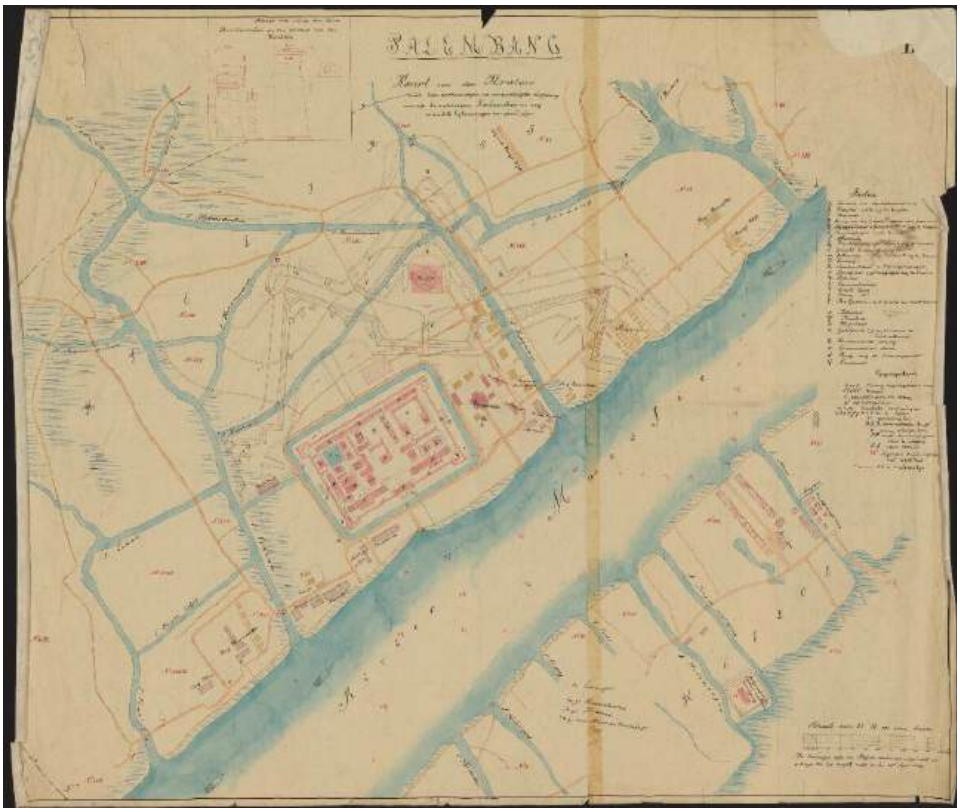
7.4 Perubahan Ekologi Sungai

Perubahan ekologi di sungai Palembang semakin parah menjelang akhir abad ke-20. Namun, perusakan ekologi sungai tidak terjadi dengan cepat. Inilah dampak dan akumulasi dari apa yang terjadi akibat pembangunan yang terlalu berorientasi pada daratan dan diperparah dengan perubahan orientasi masyarakat terhadap sungai sepanjang abad ke-20, yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya. Ketergantungan masyarakat yang berkurang terhadap sungai membuat sungai tidak dianggap lagi sebagai sesuatu yang sacral dan harus dijaga. Berkembangnya transportasi darat menjadi faktor lain, dimana semakin kesini moda transportasi sungai semakin tidak berkembang.

Dalam aspek ini, salah satu dampak pembangunan yang berdampak signifikan terhadap ekologi sungai di Palembang adalah penimbunan sejumlah anak sungai di kota Palembang untuk pembangunan jalan. Salah satu tempat pembuangan sampah yang terkenal di Palembang saat itu adalah Sungai Tengkuruk yang dibuang ke jalan sekitar tahun 1920-an. Sungai Tengkuruk cukup strategis karena posisinya di tengah perkotaan di kawasan Ilir Palembang dan mengalir jauh ke utara kota. Selain itu, sungai ini juga berbatasan langsung dengan berbagai tempat terkenal, misalnya di dekat Keraton dan Masjid Raya Palembang. Hal ini dapat dilihat pada peta dibawah ini. Di dalamnya terlihat jelas bahwa Sungai Tengkuruk masih ada di peta. Namun untuk pembangunan jalan, sungai strategis ini akhirnya ditimbun oleh pemerintah.[331]

---

331 Utama, 2017, *Op.Cit.* Hal: 83.



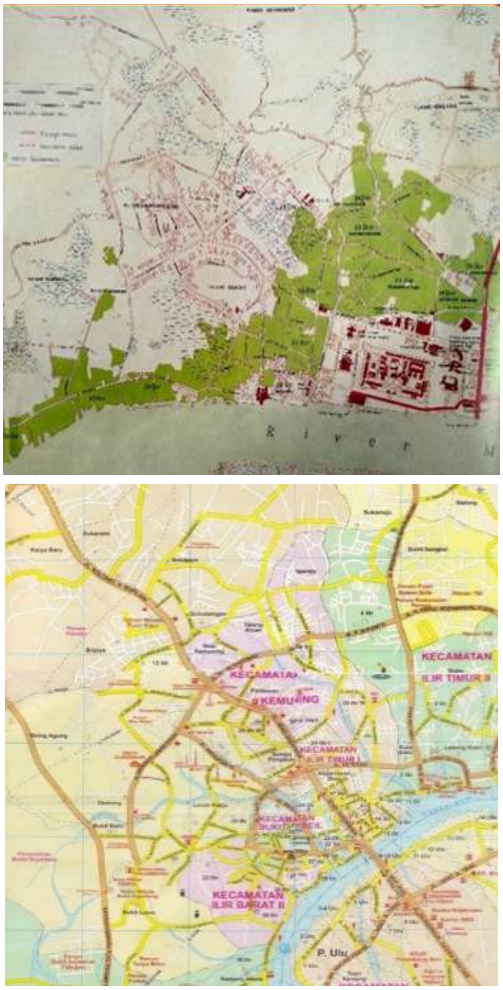
Gambar 7.12 Peta Palembang pada abad 19, dimana Masjid Agung masih berbatas dengan Sungai Tengkuruk dan Sungai Kapuran.
Sumber: www.nationaalarchif.nl

Selain Sungai Tengkuruk, satu sungai lagi ditimbun menjadi jalan pada masa pemerintahan kolonial Belanda. Sungai ini adalah sungai Kapuran, sungai ini mengalir ke arah barat kota. Di bagian barat ini dibangun berbagai kompleks dan fasilitas pendukung untuk masyarakat kulit putih. Maka salah satu tujuan penimbunan sungai ini adalah sebagai akses jalan berbagai fasilitas. Mirip dengan sungai Tengkuruk, sungai ini dapat dengan mudah ditemukan di peta pada akhir abad ke-19. Di depan jalan tempat sungai itu terkubur, salah satu bangunan termegah yang pernah dibangun di Palembang, yaitu Gedung Menara Air (Kantor Plumbing, atau sekarang

yang menjadi kantor Walikota Palembang). Jalan ini sekarang dikenal sebagai Jalan Merdeka.[332]

Selain itu, dalam beberapa kasus beberapa sungai mengalami degradasi parah dengan berkurangnya panjang aliran. Kasus ini bisa dilihat di sungai Sekanak, salah satu anak sungai Musi yang terkenal. Mirip dengan Sungai Tengkuruk yang awalnya muaranya di sekitar pusat kota Palembang, mengalir jauh ke bagian utara Palembang. Pengurangan panjang sungai ini salah satunya disebabkan oleh proses pembangunan yang menyebabkan penimbunan sungai. Ada perbandingan mencolok yang bisa dilihat di peta selama abad ke-20, terkait dengan semakin berkurangnya panjang sungai ini. Pada peta awal dan pertengahan abad ke-20, sungai ini mengalir ke wilayah Talang Kelapa, sekitar 10-12 km dari Sungai Musi. Namun menjelang akhir abad ke-20 dan di abad ke-21, panjang sungai ini tidak lebih dari 5 Km jika dilihat dari kenampakan alam yang ada.

332 Lihat Irwanto, 2011, *Op.Cit.* Hal: 44-47.



Gambar 7.13 Dua peta yang memperlihatkan perbedaan panjang. Sungai Sekanak. Pada peta I Sungai Sekanak mengalir hingga daerah Talang Kelapa, sedangkan peta II memperlihatkan Sungai Sekanak hanya mengalir sampai Daerah Pakjo
Sumber: Koleksi Peta Arsip Nasional Indonesia 1970; www.lahistoricacompass.com)

Perubahan ekologis yang parah dan pembangunan berorientasi lahan yang tidak mempertimbangkan kelestarian sungai telah merusak beberapa sungai yang ada. Sungai yang menjadi contoh di atas hanyalah sebagian saja dan diambil dari nama-nama sungai yang sudah dikenal dan memiliki posisi yang sangat strategis di tengah kota. Namun, ini juga menyasar sungai lain dan cenderung lebih parah. Hal ini ter-

lihat dari banyaknya sungai yang ada. Data signifikan belum ditemukan dari lembaga yang menghitung jumlah sungai kecil di kota Palembang. Namun dari penampakan peta yang ada, pada tahun 1930 setidaknya terdapat sekitar 300 anak sungai Musi di kota Palembang. Jumlah ini turun drastis menjadi sekitar 220 anak sungai pada tahun 2014.

Tulisan ini tidak bermaksud mengkambinghitamkan pembangunan yang berorientasi darat sebagai penyebab utama penurunan fungsi sungai karena pada dasarnya perkembangan kota adalah sebuah kebutuhan. Namun, apa yang terjadi sepanjang abad ke-20 juga memberi sinyal bahwa ada kecenderungan masyarakat Palembang melupakan identitasnya. Padahal ketergantungan masyarakat kota ini terhadap sungai begitu besar di masa lalu. Ketergantungan ini tidak hanya terkait dengan peran dan fungsinya tetapi bagaimana sungai membentuk budaya dan kebudayaan masyarakat itu sendiri.

Pada aspek perumahan hal ini juga berdampak. Hal ini terlihat pada aspek perumahan. Kebudayaan masyarakat Palembang pada mulanya adalah kebudayaan masyarakat riparian, yaitu masyarakat yang sangat bergantung pada sungai. Ketergantungan ini bahkan dapat dilihat dalam berbagai aspek seperti perumahan, sumber daya ekonomi, transportasi, bahkan dalam hal yang berkaitan dengan agama. Yang terjadi di Palembang juga sama, dimana masyarakat umumnya membangun rumah di tepi sungai, baik di sekitar sungai Musi maupun sungai kecil lainnya. Jenis rumah ini adalah rumah panggung. Rumah-rumah semacam itu juga dibangun di daerah lain, meskipun tidak dekat dengan sungai, tetapi memang sebagian besar tanah di Palembang adalah tanah yang tergenang air. Jenis rumah lain yang banyak dijumpai di

Palembang adalah rumah rakit, yaitu rumah yang mengapung langsung di atas air.[333]

Perumahan di sekitar sungai juga menunjukkan kecenderungan yang berbeda berdasarkan jenis sungai yang melewatinya. Misalnya, apa hubungannya dengan jarak antara rumah dengan air dan jenis bangunannya. Semakin dirasakan fungsi sungai maka akan dibangun sangat dekat dengan sungai. Hal ini umumnya terlihat pada sungai-sungai dengan debit air yang besar, salah satunya di sekitar kota Palembang. Hal ini juga mempengaruhi bentuk rumah. Sebagian besar rumah besar di Palembang berbentuk limas (rumah panggung), namun dibangun dengan dua muka atau terasering yang salah satunya menghadap ke sungai.[334]

Namun seiring dengan perkembangan yang signifikan di sektor pengembangan daratan, transportasi sungai mulai ditinggalkan. Sehingga tampilan bagian depan rumah yang dulunya menghadap sungai berangsur-angsur berubah fungsinya menjadi area belakang yang umumnya menjadi dapur atau toilet. Dari sinilah makna sakral sungai mulai berkurang karena berkurangnya ketergantungan masyarakat terhadap hal tersebut. Pola rumah yang menghadap ke sungai ini secara signifikan mempengaruhi peningkatan limbah rumah tangga menjelang akhir abad ke-20. Penelitian ini melakukan beberapa wawancara dengan pengemudi perahu tradisional di

---

333 Lihat Davis Howard. 1997. "Riparian." In *Encyclopedia of Vernacular Architecture of the World.*, dalam Paul Oliver (ed). Cambridge: Cambridge University Press; Bambang Wicaksono dan Susilo Kusdiwanggo. 2016. "Modus Bermukim Masyarakat Riparian Sungai Musi Palembang." Dalam Jakobus Ade Prasetya (ed) *"The Lost World" Historical Continuity for Sustainable Future*,. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.

334 Lihat Oktarini, Maya Fitri. 2018. The Settlement Morphology along The Musi River. International Journal of Built Environment and Scientific Research Vol. 2 No. 2. Hal: 97–104.

Palembang mengenai kondisi sungai 20-30 tahun yang lalu. Sebagian besar narasumber sepakat bahwa terjadi peningkatan jumlah sampah di sungai, terutama sampah plastik. Dalam aspek perumahan, hal ini diperparah dengan penimbunan rawa-rawa yang seharusnya menjadi daerah resapan menjadi kompleks perumahan modern.

Sampah menjadi faktor lain penyebab rusaknya ekologi di sekitar Sungai Musi. Jika dilihat dari kondisi sungai-sungai besar secara umum, tidak ada perubahan yang signifikan dari aspek ekologi. Namun jika dilihat secara mikro pada aliran sungai-sungai kecil terlihat adanya penumpukan sampah yang parah di beberapa tempat. Hal ini akan sangat terlihat jika kondisi sungai surut menjadi tanah, dan saluran-saluran yang ada berubah menjadi tanah dengan tumpukan sampah. Perubahan orientasi masyarakat Palembang yang lebih condong ke daratan akan membuat mereka lupa bagaimana menghadap ke sungai. Beberapa hal ironis terlihat dari dampak perubahan ekologi sungai ini. Pertama, saat kota Palembang dilanda banjir, akses air ke sungai Musi terhambat karena banyak saluran yang tertutup atau anak sungai hilang. Kedua, aktivitas manusia yang tidak lagi menjaga kelestarian sungai membuat kualitas air sungai semakin buruk. Meskipun pada aspek ini sungai masih sangat vital untuk air minum, namun tercemar oleh limbah rumah tangga yang dibuang langsung ke Sungai Musi dan melalui anak sungai yang mengalir ke Sungai Musi.

PENUTUP

Seperti yang diketahui bahwa beberapa pulau di Nusantara, terutama Sumatra dan Kalimantan, memiliki banyak sekali sungai yang tersebar merata ditiap wilayahnya. Sungai-sungai ini merupakan urat nadi kehidupan. Sungai-sungai ini tidak hanya menjadi sarana utama dalam perdagangan, namun juga pada aspek kehidupan yang lainnya. Dalam bidang perdagangan sungai-sungai ini memiliki peran vital untuk mendistribusikan komoditas yang dihasilkan di daerah-daerah hulu ke wilayah enterport yang biasanya ada di sekitar hilir dan muara sungai. Dalam konteks ini kita melihat Palembang tidak hanya menjadi Pelabuhan penting dalam jaringan pelayaran yang ada di wilayah Asia Tenggara. Dimana jaringan pelayaran ini menghubungkan Pelabuhan Palembang dengan Pelabuhan lain baik di pesisir Sumatra, Selat Malaka, Jawa, dan daerah-daerah lain.

Buku ini memperlihatkan bahwa jaringan pelayaran dan perdagangan di Palembang juga cukup penting dan kompleks yang melibatkan Palembang sebagai *enterport* dengan wilayah-wilayah di pedalaman yang dihubungkan dengan sungai. Dalam era perdagangan rempah wilayah Palembang baik daerah pelabuhan dan juga daerah *hinterland* yang subur yang menghasilkan komoditas rempah. Rempah ini adalah lada yang banyak sekali ditanam di wilayah *Palembang Uluan*. Komoditas ini adalah salah satu komoditas yang membuat daerah *Uluan* cukup aktif dalam konstelasi perdagangan, terutama pada abad ke 17 dan 18, Ketika Kesultanan Palembang muncul.

Perdagangan rempah di Palembang pada dasarnya tidak hanya memunculkan keuntungan ekonomi terutama bagi kesultanan, namun dalam konteks budaya warisan dari

perdagangan rempah ini meramaikan kembali pelayaran sungai didaerah pedalaman yang sebelumnya sempat redup pasca jatuhnya Sriwijaya. Selain itu hal ini juga mempengaruhi berbagai budaya yang yang berhubungan dengan sungai dan berkembang di Palembang baik di daerah *Uluan* dan *Iliran*. Akulturasi budaya di Palembang sangat kental, walaupun tidak semuanya karena perdagangan rempah, mengingat reputasi Palembang sebagai sebuah pelabuhan besar sudah dikenal jauh sebelum era perdagangan rempah eksis.

Kemudian dalam membincangkan Palembang dan peradabannya, tidak bisa dilepaskan dari keberadaan Sungai Musi. Sungai Musi bermuara disekitar selat Bangka dan berhulu disekitar wilayah Kepahiang (Bengkulu), hal ini berarti sungai ini mengalir hampir 2/3 dari lebar pulau Sumatra itu sendiri. Sungai Musi memiliki panjang sekitar 750 km dan sungai ini juga memiliki percabangan yang membentuk aliran yang juga cukup panjang dan menjangkau hampir seluruh wilayah Palembang. Aliran-aliran besar sungai ini berjumlah sembilan aliran, dan masing-masing aliran memiliki cabang-cabang lain yang jumlahnya sangat banyak. Di wilayah ibukota Palembang sendiri setidaknya ada lebih 200 anak sungai yang bermuara di sungai induknya, tentu saja lebarnya bervariasi.

Keberadaan sungai-sungai inilah yang menghubungkan tiap daerah, tiap kota, bahkan dalam lingkup kecil sekalipun yaitu tiap dusun. Oleh sebab itu ketergantungan akan sungai besar sekali bagi masyarakat di wilayah Palembang, tidak hanya karena fungsi utamanya sebagai sarana penghubung saja. Hampir semua kegiatan manusia di wilayah ini terjadi di sekitar sungai, seperti: membangun pemukiman, kegiatan MCK, sumber air yang utama, tempat berdagang (pasar), perayaan-perayaan budaya (lomba balap perahu bidar), hing-

ga hal-hal yang berkaitan dengan religi karena kebanyakan masjid-masjid besar di wilayah ini dibangun di pesisir sungai.

Ada beberapa kesimpulan yang bisa ditarik dari buku ini, beberapa diantaranya yaitu: bahwa kondisi geografis wilayah Palembang yang memiliki banyak sungai besar dan kecil yang tersebar membuat wilayah ini terkoneksi dengan baik oleh transportasi sungainya. Kondisi tanah yang subur juga menjadi faktor yang mendukung terciptanya perdagangan dan pelayaran. Wilayah ini menjadi penghasil beragam komoditas alam yang berharga mahal di pasaran, mulai dari era perdagangan rempah dimana daerah ini menghasilkan lada dari *Uluan* Palembang. Kemudian era perdagangan rempah berganti dimana wilayah ini memiliki komoditas lain yang diperdagangkan terutama karet dan kopi pada awal abad ke-20. Disamping itu faktor lain yang membuat wilayah ini cocok menjadi basis dagang adalah tipikal penduduk yang memang memiliki kultur yang berbeda misalnya masyarakat dipedalaman memiliki kepandaian dalam Bertani dan yang ada di daerah *Iliran* lebih keperanan sebagai pedagang.

Dalam aspek pelayaran ada perbedaan signifikan antara keadaan perkapalan dan pelayaran di wilayah ini pada pra dan pasca abad 20. Sebelum abad 20, kapal-kapal tradisional mendominasi pelayaran di Palembang. Kondisi alam sangat mempengaruhi mobilitas kapal-kapal tradisional ini misalnya pasang-surut air sungai, angin, hambantan lain di sungai. Kemudian menjelang abad ke 20, keberadaan kapal-kapal modern ini mulai menggeser kapal dan perahu tradisional terutama pada jaringan transportasi di sungai-sungai besar Palembang. Perkembangan bisnis transportasi mulai meningkat dan menumbuhkan persaingan antar sesama pengelola transportasi ini. Muncul berbagai kongsi pelayaran baik itu milik Eropa, Pemerintah, Cina, Arab, hingga Bumiputra yang

bergerak dalam sektor ini. Masing-masing kemudian punya strategi sendiri bagaimana bisa bertahan dengan kerasnya persaingan ketika itu terutama jika harus berhadapan dengan kongsi pelayaran Eropa dan Pemerintah yang punya kuasa modal dan politis. Salah satu strategi yang dilakukan adalah membuka rute dan trayek yang belum diusahakan oleh kongsi yang lainnya. Strategi inilah yang membuat hampir keseluruhan wilayah pedalaman Palembang dapat dijangkau, dengan kata lain kongsi-kongsi pelayaran ini membentuk sebuah jaringan transportasi air yang luas didalam wilayah Keresidenan Palembang sendiri. Tetapi secara garis besar kongsi-kongsi pelayaran Cina mendominasi sektor ini, terutama pada rute pelayaran sungai-sungai pedalaman Palembang yang sulit dijangkau oleh kongsi-kongsi pelayaran Eropa.

Kemudian dalam sektor perdagangan, buku ini berkesimpulan bahwa perdagangan lada di Palembang pada abad-abad ke 17-18 memberikan dampak yang signifikan bagi wilayah ini. Pertama menghidupkan jaringan pelayaran baik itu jaringan pelayaran antar pelabuhan yang besar dan jaringan pelayaran di wilayah pedalaman. Dalam konteks jaringan pelayaran antar pelabuhan besar, pada dasarnya Palembang sudah dikenal memiliki reputasi yang bagus, hanya memang dalam masa transisi pasca penguasaan Majapahit hingga menjadi daerah kekuasaan Kesultanan Palembang, peran Palembang sebagai pelabuhan sempat meredup. Dan era perdagangan rempah terutama lad aini membangkitkan kembali gairah perdagangan dan pelayaran di Palembang pada masa lalu. Kemudian setelah era perdagangan rempah meredup, wilayah Palembang justru memiliki komoditas baru yaitu komoditas karet dan kopi menjadi komoditas unggulan dan berpengaruh pada peningkatan ekonomi dan taraf hidup masyarakat Palembang. Selama tahun 1920 hingga 1930 harga dua komoditas ini

cukup tinggi. Disisi lain dampak langsung yang diterima oleh masyarakat Palembang disebabkan karena mayoritas kebun karet diwilayah ini merupakan aset pribadi mereka, bukan kebun-kebun milik *onderning* atau pemerintah Kolonial. Oleh sebab itu peningkatan taraf ekonomi jelas sekali terasa pada masyarakat ketika itu. Bahkan dalam segi produksi, kebun rakyat ini memasok hampir 90% dari keseluruhan produksi karet dan kopi wilayah Keresidenan Palembang.

Perkembangan pada sektor perdagangan dan pelayaran yang membawa dampak pada peningkatan perekonomian keseluruhan, juga berdampak langsung pada masyarakat Palembang sendiri. Ada beberapa bentuk perubahan di Palembang, seperti perubahan fisik di kota serta berbagai wilayah dan terjadi semacam perubahan sosial dalam masyarakat Palembang terutama pada gaya hidup akibat progress ekonomi tersebut. Pada bagian perubahan kota, Pemerintah Keresidenan mulai menganggarkan dana yang besar untuk membangun wilayah Palembang terutama wilayah ibukota Palembang menjadi lebih modern. Maka dibangun berbagai macam bangunan seperti: perumahan, gedung perkantoran, bioskop, taman, gereja, perbaikan pelabuhan dan pembangunan sarana transportasi darat. Dalam bidang perkembangan transportasi darat pemerintah Kolonial, mulai gencar melakukan pembangunan berbagai macam jalan baik yang berada di kota maupun lintas daerah di Keresidenan. Tetapi arah pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial ini sepertinya menjauhkan identitas masyarakat sungai dan melemahkan sektor transportasi sungai. Didalam kota sendiri, pemerintah menimbun beberapa sungai kemudian dijadikan jalan yang kemudian diberikan aspal agar awet. Selain itu dibangun pula beberapa jembatan-jembatan kecil penguhubung antar kampung di Palembang. Pembangunan lainnya yang berdampak buruk pada sektor transportasi

sungai adalah dibangunnya jaringan perkereta-apian lintas Keresidenan yaitu Palembang-Lampung. Panjang rel ini sendiri lebih dari 300 km, yang ditujukan untuk mengangkut semua komoditas dari Palembang menuju Pelabuhan Tanjung Priok di Batavia.

Disamping hal-hal tersebut, pengaruh buruk juga datang dari masyarakat Palembang itu sendiri. Progress ekonomi selama awal abad 20 menjadikan mayoritas warga Palembang menjadi konsumptif terutama yang terlibat dalam bisnis karet ini. Hal ini bisa terlihat dari beragam ekspansi produk impor mulai dari beras, makanan kaleng, tekstil, rokok, alat elektronik, pemutar lagu, film, hingga barang-barang mewah seperti sepeda dan mobil. Dua barang yang sebutkan terakhir juga berdampak buruk pada keberlangsungan transportasi sungai. Padahal kedua barang tersebut memiliki harga yang relatif mahal, namun tetap menjadi barang yang diincar karena merupakan prestise sosial. Sehingga kebanyakan keuntungan yang didapat dari perdagangan dan dan penanaman karet habis untuk memenuhi hasrat sosial tersebut. Sayangnya, masyarakat Palembang berpikiran bahwa harga karet akan selalu stabil, sehingga keuntungan yang mereka peroleh tidak akan pernah berkurang.

Ketika krisis ekonomi atau Malaise menyerang pada tahun 1929, masyarakat Palembang seperti kurang siap menerima kenyataan harga komoditas karet yang jatuh secara drastis. Sehingga kebanyakan mereka yang sebelumnya menjadi kaya akibat perdagangan jenis ini kemudian menjadi miskin pula akibat keuntungan yang diperoleh habis oleh pola hidup konsumtif. Hal ini bisa terlihat dari keadaan ekonomi Palembang pada saat malaise dan pasca malaise, banyak surat kabar di Palembang menggambarkan bagaimana sulitnya masyarakat Palembang menghadapi krisis ini, padahal beberapa tahun

sebelumnya mereka hidup berkecukupan bahkan bisa dikatakan berlebihan. Selain itu krisis ini juga membuat transportasi sungai yang sebelumnya mendapat pengaruh buruh dari perkembangan transportasi darat juga semakin memburuk. Daya beli masyarakat yang berkurang membuat aktifitas distribusi di sungai juga menurun secara drastis, padahal sektor ini sangat mengandalkan distribusi karet dan kopi sebagai pemasukan utama para pengelola bisnisnya. Akibatnya jelas banyak bisnis transportasi sungai yang merugi, beberapa dari kongsi-kongsi tersebut malah kemudian bangkrut akibat tidak bisa menutupi biaya operasional, sebagian lainnya yang masih kuat secara modal kemudian menutup beberapa trayek yang sepi penumpang dan barang. Periode emas transportasi sungai pun berakhir pada tahun 1930an dimana, jenis transportasi ini sudah kalah popular dibanding jenis transportasi darat.

Bagian akhir yang perlu dilihat lagi adalah bagaimana perubahan fisik terututama di kota Palembang dan juga mentalitas masyarakatnya memberikan efek negatif pada kelestarian sungai. Kajian ini memperlihatkan kasus-kasus yang terjadi di Sungai Musi dan beberapa anak sungai yang bermuara padanya di Kota Palembang. Ada banyak anak sungai yang tinggal nama, karena penimbunan untuk kepentingan pembangunan, proses sedimentasi parah, dan tumpukkan sampah. Sebagian lagi masih bisa selamat namun Panjang sungai tersebut berkurang secara drastis. Dampak-dampak ini tidak bisa semata dimaknai karena efek dari pembangunan saja, namun mentalitas masyarakat sungai di Palembang yang juga berubah dari masyarakat riparian, menjadi masyarakat yang memunggungi sungai. Sehingga keberadaan sungai tidak lagi sakral seperti dulu dimana orang banyak menjaganya.

DAFTAR REFERENSI

Dokumen Resmi

Khasanah Arsip Nasional RI, Bundel Palembang No. 15.7.

Khasanah Arsip Nasional RI, *Algemene Secretarie, Department Der Marine Bijlagen* No. 13.449.

Khasanah Arsip Nasional RI, 1928, *Departmen Verkeer and Waterstaat No.* 3541.

Khasanah Arsip Nasional RI, Inventaris BOW No. 1408 V/392/H/1919.

Khasanah Arsip Nasional RI, Koleksi KEMPEN Sumatra Selatan.

Khasanah Arsip Nasional RI, Koleksi KIT Wilayah Sumatra Bagian Selatan, Riau, dan Jambi.

Khasanag Arsip Nasional RI, *Memorie van Overgave Resident* J. Tideman 1933

Khasanah Arsip Nasional RI, *Regering Almanak* Tahun 1902.

Khasanah Arsip Nasional RI, *Staatsblad Van Nederlansch Indie* No. 126, 1 April 1906.

Khasanah Arsip Nasional RI, *Staatsblad Van Nederlandsch Indie* No. 321 Tahun 1902.

Khasanah Perpustakaan Nasional RI, *Kolonial Verslaag* Tahun 1907, 1913, 1914.

Khasanag Perpustakaan Nasional RI, *Topographische Inrichting*, 1919.

Surat Kabar

Boemi Melajoe Tahun 1927.

Hanpo Tahun 1926, 1927, 1929, 1930

Kemoedi Tahun 1926, 1927.

Moesi Tahun 1928.
Pertja Selatan Tahun 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931,1932, 1933,1934
Semangat Moeda Tahun 1929
Tjahja Palembang Tahun 1925, 1926, 1926.

TESIS & DISERTASI

Masyhuri. 1983. *Perdagangan Lada dan Perubahan Perubahan Sosial Ekonomi di Palembang 1790-1825*. Tesis pada Fakultas Pascasarjana Jurusan Sejarah Universitas Indonesia.

Purwanto, Bambang. 1992. *From Dusun to The Market: Native Rubber Cultivation In Southern Sumatra 1890-1940*. Disertasi pada *School of Oriental And African Studies, University of London*.

Utama, Nanda Julian. 2017. *Perdagangan dan Pelayaran di Sungai-sungai Keresidenan Palembang*. Tesis Departemen Sejarah Universitas Indonesia.

Wargadalem, Farida R. 2012. *Perebutan Kekuasaan di Palembang 1804-1825*. Disertasi Pada Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia.

Yeo, Woonkyung. 2012. *Palembang in the 1950's: The Making and Unmaking Region*. Disertasi tidak terbit pada University of Washington.

Jurnal, Prosiding, dan Artikel Ilmiah.

Akob, B. & T. Junaidi, 2014. *Malaise Dan Pengaruhnya Terhadap Gerakan Nasional Indonesia. Jurnal Seuneubok Lada*, Vol. *2* No. 1.

Colles, Brian E., 1974, *The Extent Of Srivijayan Empire*. Makalah pada *6th International Conference on Asian History*, Yogyakarta 26-30 Agustus 1974

Hartatik, Endah Sri, 2016, *Perkembangan Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintahan Daendels*, Jurnal Paramita No.2 Vol 26.

Heriot, Marrion H.. *Steamboat Transportation on the Red River, 1940*. Source: Minnesota History, Vol. 21, No. 3, Published by: Minnesota Historical Society Press.

Huff, W.G.. *The Development of the Rubber Market in Pre-World War II Singapore*, Source: Journal of Southeast Asian Studies, Vol. 24, No. 2 (Sep., 1993).

Kee-Long, So. *Dissolving Hegemony or Changing Trade Pattern? Images of Srivijaya in the Chinese Sources of the Twelfth and Thirteenth Centuries*. Source: Journal of Southeast Asian Studies, Vol. 29, No. 2 (Sep.,1998).

Lapian AB., 1981. *Navigation In The Srivijaya Period*. Artikel dalam *Studies On Srivijaya*, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Novita, Aryandini, dkk. 2021, *Praktik Kapitalisme Lada Di Palembang Pada Abad Ke-18 Hingga Awal Abad Ke-20*, Purbawidya: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi No. 2 Vol. 10.

Oktarini, Maya Fitri. 2018. *The Settlement Morphology along The Musi River*. International Journal of Built Environment and Scientific Research Vol. 2 No. 2.

Purwanto, Bambang. *The Economic Integration of Different Ecological Zones In Southern Sumatra In The Late Colonial Period.* Yogyakarta: Jurnal Humaniora No. 7 (1998).

Reid, Anthony. *Human and Forest in Pre-colonial Southeast Asia*. Environment and History, Vol. 1, No. 1 (February 1995).

Sartono, S. 1981. *The Capitals of Srivijaya Based On Palaeogeographic Interpretation*. Artikel dalam Studies On Srivijaya, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Utama, Nanda Julian. 2015. *Ketika Ibadah Jumat Menjadi Polemik: Kasus Masjid Lawang Kidul Palembang 1893-1914*. Makalah disampaikan pada seminar nasional sejarah II, FKIP Universitas Sriwijaya Palembang.

Utama, Nanda Julian. 2015. *Perebutan Ruang Sungai di Palembang 1900 1930*, Makalah disampaikan pada "Third Graduate Seminar Of History 2015". Universitas Gadjah Mada 3-4 November 2015.

Utama, Nanda Julian. 2022. *Hegemoni Maritim dan Militer Kerajaan Sriwijaya di Kawasan Asia Tenggara Abad 7-10 M. Yupa: Historical Studies Journal*, *5*(2), 78-90.

Wargadalem, Farida R. & Nanda Julian Utama. 2017. *Modernization of Shipping and River Sailing Business in Palembang 1860–1930*. Advanced Science Letters, Volume 23, Number 10, October 2017, pp. 9959-9961(3).

Wolters, O.W. *A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra- A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region*, Indonesia, No. 27 (Apr., 1979)

BUKU

Ma'moen, Abdullah, dkk. 1985. *Kota Palembang Sebagai Kota Dagang dan Industri*. Jakarta: Depdikbud.

Abdullah, Drs. Ma'moen, dkk. 1991. *Sejarah Daerah Sumatra Selatan.* Palembang: Departemen Pendidikan.

Abdullah, Taufik dan Edi Sedyawati. 1997. *Sejarah Indonesia, Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan*

Asing. Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.

Abubakar, Iskandar, dkk. 2011. *Pelayaran Perairan Daratan, Suatu Pengantar*. Jakarta: Transindo Gastama Media.

Andaya, Barbara Watson. 2016. *Hidup Bersaudara: Sumatra Tenggara Pada Abad ke XVII Dan XVIII*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Andaya, Leonard. 2008. *Leaves of Same Tree: Trade and Ethnicity in The Straits Melaka*. Honolulu: University of Hawaii.

Ari, Kemas. 2002. *Masyarakat Tiong Hoa Palembang, Tinjauan Sosial Budaya 1823-1945*. Palembang: CV. Erliza.

Asnan, Gusti. 2016. *Sungai dan Sejarah Sumatra*. Yogyakarta: Ombak.

Badan Pusat Statistik, 1979, Kabupaten Lahat dalam Angka 1978. Lahat: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lahat.

Bernstein, M. F. (1989). *The Great Depression, Delayed Recovery and Economic Change in America, 1929–1939*. Cambridge University Press.

Blink, H.. 1926, *Opkomst en Ontwikkeling Van Sumatra Als Economisch Geographisch Gebied*. Gravenhage: Mouton & Co.

Boomgard, Peter (ed). 2007. *A World of Water: Rain, River, and Seas in Southeast Asian Histories*. Leiden: KITLV.

Booth, Anne, dkk (eds). 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES.

Broeze, Frank (ed). 1989. *Brides Of the Sea: Port Cities of Asia from 16th to the 20th Centuries*. Kensington: New South Wales University Press.

Burhanuddin, Jajat. 2012. *Ulama dan Kekuasaan, Pergumulan Elite Muslim Dalam Sejarah Indonesia*. Jakarta: Mizan.

Cabaton, Antoine Cabaton, 2015 *Jawa, Sumatra, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Campo, JNFM..2002. *Engines of Empire, Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia*. Hilversum: Verloren.

Colombijn, Freek dan Joost Cote (ed). 2015. *Cars, Conduits, and Kampongs, The Modernization of the Indonesian City 1920-1960*. Leiden: Brill.

Cruetzberg, Pieter dan J.T.M. Van Laanen (Penyunting). 1987. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia.* Jakarta: Pustaka Obor.

Daradjadi. 2013. *Geger Pacinan 1740-1743*. Jakarta: Kompas.

Darmiati. 2002. *Kerukunan Umat Islam Dalam Beribadah, Silang Pendapat Keabsahan Sembahyang Jumat di Palembang Masa Kolonial*. Jakarta :Arsip Nasional Republik Indonesia.

Darmono, Djoko (eds). 2009. *Mineral dan Energi Kekakayaan Bangsa: Sejarah Pertambangan dan Energi Indonesia*. Jakarta: Penerbitan & Publikasi Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral.

Dick, Howard And Patrick J. Rimmer. 2003. *Cities, Transport, and Communication, The Integration of Southeast Asia Since 1850*. New York: Palgrave Macmillan

Faille, P. De Roo De . 1971. *Dari Zaman Kesultanan Palembang*. Jakarta: Bhratara.

Furnivall, J.S.. 2009. *Hindia Belanda, Studi Tentang Ekonomi Majemuk*. Jakarta: Freedom Institute.

Geertz, Clifford. 1963. *Agricultural Involution: The Process of Ecological Change in Indonesia*. Berkeley: University of California Press.

Guillot, Claude (ed), 2014. *Lobu Tua Sejarah Awal Barus.* Jakarta: Yayasan Obor.

Hall, Kenneth R.. 2011. *A History of Early Southeast Asia, Maritime Trade and Societal Development, 100-1500*. Rowman & Littlefield Publisher,inc.

Hanafiah, Djohan dan A.W. Wijadja (ed). 1996. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Di Daerah Sumatra Selatan.* Palembang: PemerintahProvinsi Daerah Tingkat I Provinsi Sumsel.

Hannigan, Tim. 2015. *A Brief History of Indonesia.* North Clarendon: Turtle Publishing.

Helmi, Alfian Y. 1954. *The Importance Of Rubber In the Economic Life Of The Population Of Indonesia*. Jakarta: Penerbit Tintamas.

Hens, A.M.. 1909. *Het Grondbezit in Zuid-Sumatra*. Nederlandsch-Indische Bestuurs-Academie.

Hutterer, Karl L.(ed). 1977. *Economic Exchange and Social Interaction In Southeast Asia Perspectives From Pre History and Ethnography.* Michigan: Center For South and Southeast Asian Studies, University Of Michigan

Irwanto, Dedi, dkk. 2010. *Iliran dan Uluan*. Yogyakarta: Eja Publisher.

Irwanto, Dedi. 2011. *Venesia Dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang Dari Kolonial Sampai Pasca Kolonial*. Yogyakarta: Penerbit: Ombak.

Kartodirjo, Sartono. 1984. *Pemberontakan Petani Banten Tahun 1888*. Jakarta: Pustaka Jaya.

Lapian, A.B.. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan di Nusantara Abad ke 16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.

Lapian, A.B.. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad ke XIX*. Depok: Komunitas Bambu.

Liji, Liang. 2012. *Dari Relasi Upeti ke Mitra Strategis, 2000 Tahun Perjalanan Hubungan Tiongkok-Indonesia*. Jakarta: Kompas.

Linblad, Thomas J. (ed), 2000. *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia*. Jakarta: LP3ES.

Linblad, Thomas J (ed). 2002. *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM dan Pustaka Pelajar.

Lombard, Denys. 2008. *Nusa Jawa Silang Budaya: I Batas-batas Pembaratan*. Jakarta: Penerbit Gramedia.

Majid, Dien, 2008. *Berhaji di Masa Kolonial*. Jakarta: CV. Sejahtera.

Marsden, William. 2013. *Sejarah Sumatra*. Depok: Komunitas Bambu.

Masashi, Haneda (ed). 2009. *Asian Port Cities 1600-1800: Local and Foreign Cultural Interaction*. Singapore: NUS Press.

Manguin, Pierre Yves, dkk (eds). 2014. *Kedatuan Sriwijaya*. Depok: Komunitas Bambu.

Naessen, F.H. Van dan R.C. De Iongh, 1977. *The Economic and Administrative History at Early Indonesia*. Leiden/Koln: E.J. Brill.

Nieuhof, Johan. 1682. *Voyages and Travels to East Indies 1653-1670*. Singapura: Oxford University Press

Noppen, Henry J. Van. 1919. *Zuid Sumatra*, Benkoelen: Typ. Drukkerij Lim Djin Seng.

Oliver, Paul (ed). 1997. *Encyclopedia of Vernacular Architecture of the World.* Cambridge: Cambridge University Press.

Onghokham. 1983. *Rakyat dan Negara*. Jakarta: Sinar Harapan.

Peeters, Jeroen. 1997. *Kaum Tuo – Kaum Mudo, Perubahan Religius di Palembang 1821- 1842*. Jakarta: INIS.

Prasetya, Jakobus Ade (ed). 2016. *The Lost World Historical Continuity for Sustainable Future*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.

Rahim, Husni. 1998. *Sistem Otoritas dan Administrasi Islam, Studi Tentang Pejabat Agama Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang*. Jakarta: PT. Logos.

Reid, Anthony. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680, Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global.* Jakarta: Pustaka Obor.

Reid, Anthony. 2011. *Menuju Sejarah Sumatra Antara Indonesia dan Dunia*. Jakarta: Pustaka Obor

Richter, J.P.F.. 1911. *Rapport Noppens Den Aanleg Staatsspoorwegen in Zuid Sumatra*. Batavia: Landsdrukkerij.

Roelofsz, Meilink. 1962. *Asian Trade And European Influence In The Indonesian Archipelago Between 1500 And About 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff.

Sandhu, Kernial Singh dan Paul Wheatley (ed), 1983. *Melaka, The Transformation of a Malay Capital c. 1400-1980*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Saputro, Riki Andi, Akhmad Arif Musadad, and Cicilia Dyah Sulistyaningrum. 2022. *Sriwijaya Dan Peninggalan Di Palembang*. Klaten: Penerbit Lakeisha.

Satrio, Junus, dkk. 1998, *Perahu Tradisional Nusantara (Tinjauan melalui Bentuk dan Fungsi)*. Jakarta: Depdikbud.

Sedyawati, Edi dan Susanto Zuhdi (Penyunting). 2001. *Arung Samudera, Persembahan Memperingati Sembilan Windu AB. Lapian*. Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.

Sevenhoven, J. L. Van. 1971. *Lukisan Tentang Ibukota Palembang*. Jakarta: Penerbit Bharata.

Shiraishi, Saya dan Takashi Shiraishi (eds). 1998. *Orang Jepang di Koloni Asia Tenggara*, Jakarta: Obor.

Sjamsudin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : Penerbit Ombak.

Stibbe, D.G.. 1919. *Encylopaedie van Nederlansch-Indie*. Gravenhage Martinus Nijhoff Leiden: N.V.E.J. Brill.

Sulistiyono, Singgih Tri. 2004. *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Jakarta: Dirjen Pendidikan Tinggi Depdiknas.

Sunanto, Musyrifah. 2005. *Sejarah Peradaban Islam di Indonesia*. Jakarta : Grafindo.

Supriyanto. 2013. *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824 - 1862*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Suryadinata, Leo. 2010. *Etnis Tionghoa dan Nasionalisme Indonesia, Sebuah Bunga Rampai 1965-2008*. Jakarta Kompas

Tagliacozzo, Eric. 2005. *Secret Trades, Porous Borderm Smuggling and States Along A Southeast Asian Frontier 1865-1915*. New Haven & London: Yale University Press.

Tan, Mely G.. 2008. *Etnis Tionghoa di Indonesia (Kumpulan Tulisan)*. Jakarta: Penerbit Yayasan Obor.

Tanpa pengarang. Tanpa Tahun. *Undang-undang Simburtjahaja*. Jakarta: Bagian Bahasa Djawatan Kebudajaan, Kementerian PP. dan K.

Turner, Jack, 2011, *Sejarah Rempah: Dari Erotisme Sampai Imperialisme*. Depok: Komunitas Bambu.

Utama, Nanda Julian. 2021. *Pertempuran Palembang: Pertempuran Lima Hari Lima Malam di Palembang 1947*. Yogyakarta: Matapadi Pressindo.

Utomo, Bambang Budi (ed). 2015. *Kehidupan Purba di Lahan Gambut*, Surakarta: PT. Aksarra Sinergi Media.

Van den Berg, L.W.C. 2010. *Orang-orang Arab di Nusantara*. Jakarta : Komunitas Bambu.

Wallace, Alfred Russel. 1962. *The Malay Archipelago.* New York: Dover Publications, INC.

Wargadalem, Farida R, dkk. 2017. *Diaspora Keturunan dan Pengikut Sultan Mahmud Badaruddin II di Maluku*. Palembang: Fikri Offset

Wellan, J.W.J.. 1932, *Zuid-Sumatra, Economisch Overzicht Van De Gewesten Djambi, Palembang, de Lampongsche Disctricten en Benkoelen*, Wagingen: H. Veenman & Zonen.

Wolters, O.W.. 2011. *Kemaharajaan Maritim dan Perniagaan Dunia Abad III - VII*. Jakarta: Komunitas Bambu.

M.C. Woelders, 1975, *Het Sultanaat Palembang 1811 1825.* Leiden, B.V.de Nederlansche Boek-en Steendrukkerij v/h H.L. Smits 'Gravenhage.

Zanden, Jan Luiten van & Daan Marks. 2012. *Ekonomi Indonesia 1800-2010 Antara Drama Dan Keajaiban Pertumbuhan*. Jakarta: Penerbit Kompas

Zed, Mestika. 2003. *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*. Jakarta: LP3ES.

Zuhdi, Susanto. 2014. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*, Depok: Komunitas Bambu.

WEBSITE

www.bridgemanimages.com

www.digitalcollections.universiteitleiden.nl

www.jalurrempah.go.id

www.mongabay.co.id

www.nationaalarchif.nl

www.smithsonian.mag

www.tropenmuseum.nl

www.warisanbudaya.kemdikbud.go.id

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Arsip rencana rehabilitasi steiger pelabuhan Palembang

HAVEN – en LOODSDIENST
PALEMBANG

Palembang, den 20 Mei 1919,-

No. 1.-

Naar aanleiding van schrijven, dd. 29 maart 1919 No. 793/H, het ik de eer Uhoogedelgestrenge beleefd mede te deelen, dat ter zake besprikengen warden gehouden met den heer dijkstra, directeur der haven van Tg. Priok, welke hoofdambtenaar Palembang Bezochtvan 5-12 Mei jl.

In afwachting van de benoeming der comissie van bijstand en van de vasttelling der reglement en tarieven, is een aanvang gemaakt met het samenstellen van een concept_reglement orde en veiligheid voor de haven van Palembang.

Mijne inzichten omtrent de opgenomen voorschriften in de ontworpen instructive voor den beheerder zal ik u kenbaar maken, zoodra het concept door mij is ontvangen.

Als eerste belangrijke verbeteringen komen in aanmerking het plaatsen van meerpalen aan den rivierkant van den steiger, waardor laatstgenoemde vrij komt voor de handelsbevoeging en het leggen van een aanlegvlot voor motorbootjes enz. Waaran groote behoefte bestaat.

Eerst genoemde verbetering zal dienen te worden aangebracht voor of tegelijke met den bouw van een nieuwen han-

gar boven een der open vakken, omdat andersde schepen daar ter plaatse in't geheel geen gelegenheid tot meeren meer zouden hebben.

Het vraagstuk der verbetering van den toegang tot zee staat in nauw verband met de ontwikkeling der haven, waar om ik dit vragstuk, reeds behandeld in mijne "gegevens voor het technisch jaarverslag 1916, 1917, en 1918" nog eens in't bizonder order de aandacht van uhoogedelgestrenge verzoek te mogen brengen.

De Eeheerder
(w.g)
Aan
Den Directeur Der
Burgerlijke Openbare Werken in
Nederl. Indie

Sumber: ANRI, Inventaris BOW No. 1408, Stukken Betreffende Het Plaatsen Van Meerpalen Voor den Steiger te Palembang 10 Juni 1919 V/392/H/1919.

Lampiran 2. Arsip tenggelamnya kapal milik Industrielle Maatschappij.

Aan
den Havenmeester van Palembang
te
Palembang

WelEdelGestrenge Heer.-

Ik heb de eer UWelEdelGestrenge beleefd het navolgende mede te deelen:

Door onze Maatschappij de Industrieele Maatschappij Palembang, is in April 1903 een aanvang gemaakt met het lichten van het stoomschip Geneffe welk schip, zooals U bekend is, eenige maanden tevoren door een ~~bomsing~~ zeeziek ontploffing was gezonken.-

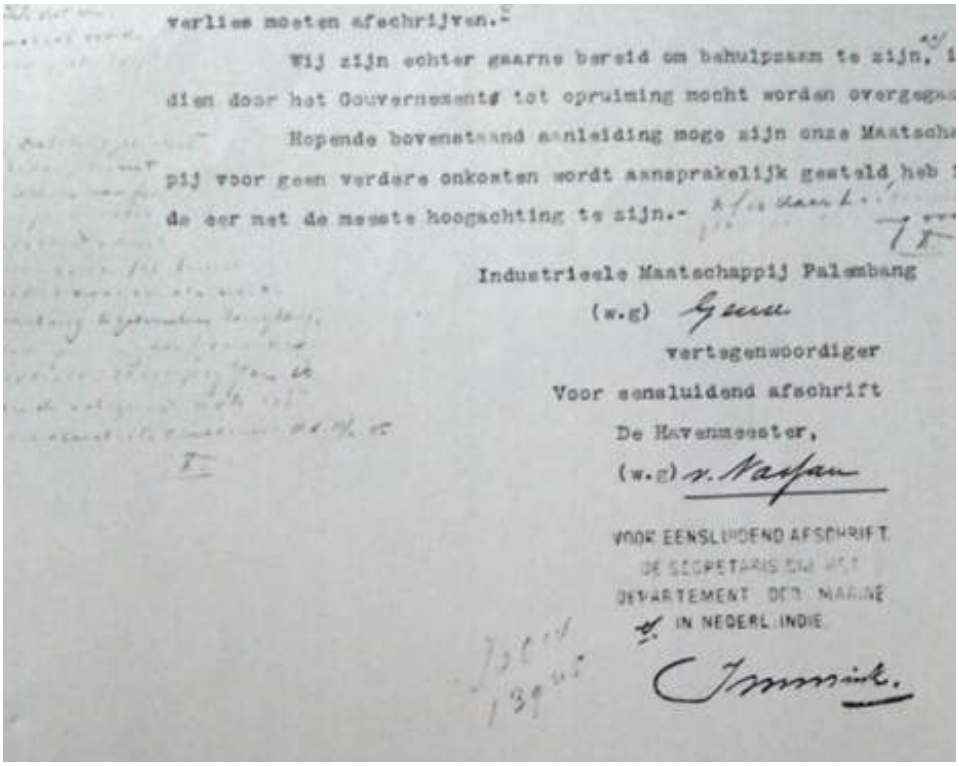
Het werk, dat zich aanvankelijk zeer gunstig liet aanzien, ondervond alle mogelijke tegenspoeden en waren wij gedwongen wegens den hoogen waterstand in November 1903 onze pogingen, om het schip te lichten te staken, na er toen reeds voor f 24000 aan verwerkt te hebben.-

Niettegenstaande bovenstaande groote verliespost hebben wij in Juli 1904, toen het wederom laag water was nog een poging gewaagd en engageerden twee der beste duikers uit Singapore, om nogmaals te beproeven in het lichten van het schip te slagen.-

Ook deze pogingen bleven zonder resultaat, ten eerste omdat het schip gedeeltelijk in de modder was weggezonken en ten tweede door de vuile kleur van het water waardoor de duikers onder water niets konden zien.-

Wij zijn daarom tot ons leedwezen verplicht UWelEdelGestrenge beleefdelijk mede te deelen, dat wij geen kans zien om het stoomschip Geneffe te lichten, evenmin om het schip door dijnamiet te laten springen en op te ruimen.-

Mocht door het Gouvernement tot de opruiming van het schip worden overgegaan, zoo hopen wij dat de onkosten daarvan



verlies moeten afschrijven.-

Wij zijn echter gaarne bereid om behulpzaam te zijn, i
dien door het Gouvernement tot opruiming mocht worden overgegaa

Hopende bovenstaand aanleiding moge zijn onze Maatscha
pij voor geen verdere onkosten wordt aansprakelijk gesteld heb
de eer met de meeste hoogachting te zijn.-

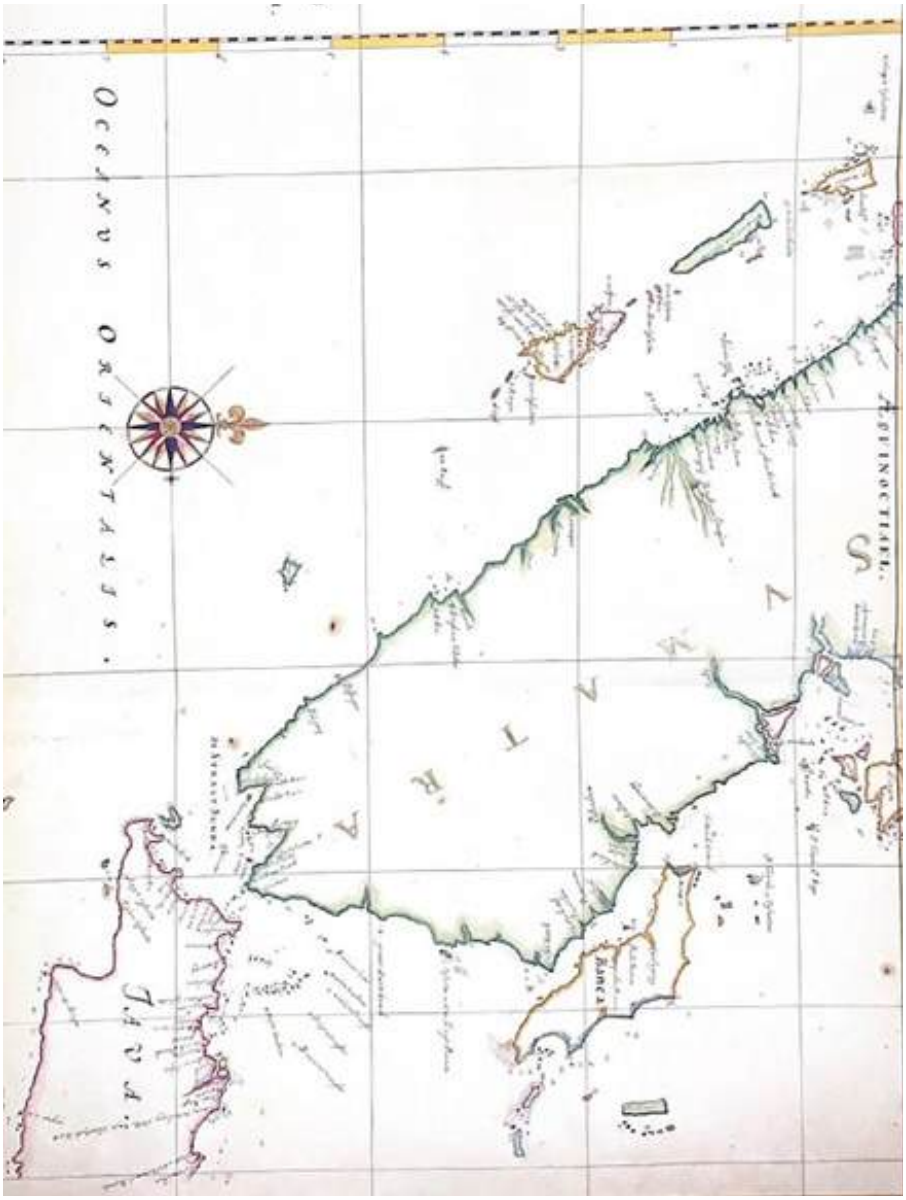
Industrieele Maatschappij Palembang
(w.g) Geuze
vertegenwoordiger

Voor eensluidend afschrift
De Havenmeester,
(w.g) v. Nassau

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
DE SECRETARIS DER
DEPARTEMENT DER MARINE
IN NEDERL. INDIE.
Immink.

Sumber: ANRI, Algemene Secretarie, Department Der Marine Bijlagen No. 13.449, 21 September 1904.

Lampiran 3. Salah satu peta bagian selatan Sumatra pada abad 17.



Sumber: Koleksi ANRI

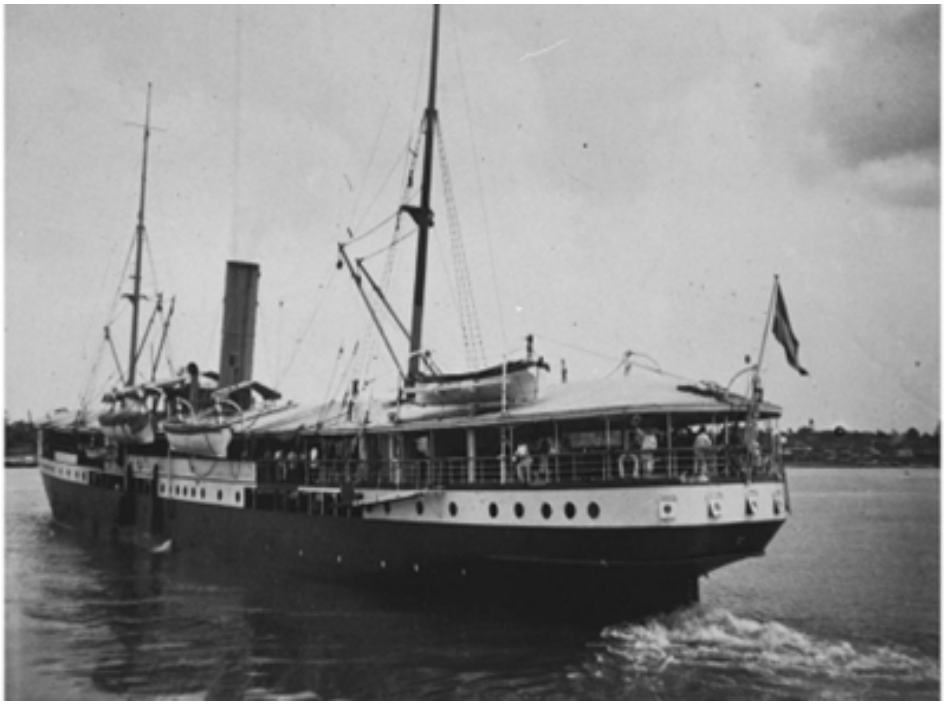
Lampiran 4. Foto Kapal Roda Lambung milik KPM yang diberi nama“Tebo” tahun 1928

Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Lampiran 5. Kapal Besar milik KPM "Van der Wijck" di Pelabuhan Palembang tahun 1931

Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Lampiran 6. Sebuah Kapal dengan Rute Palembang-Singapura pada tahun 1920an



Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Lampiran 7. Foto rumah rakit ditepian Sungai Musi tahun 1920an

Sumber: koleksi www.tropenmuseum.nl

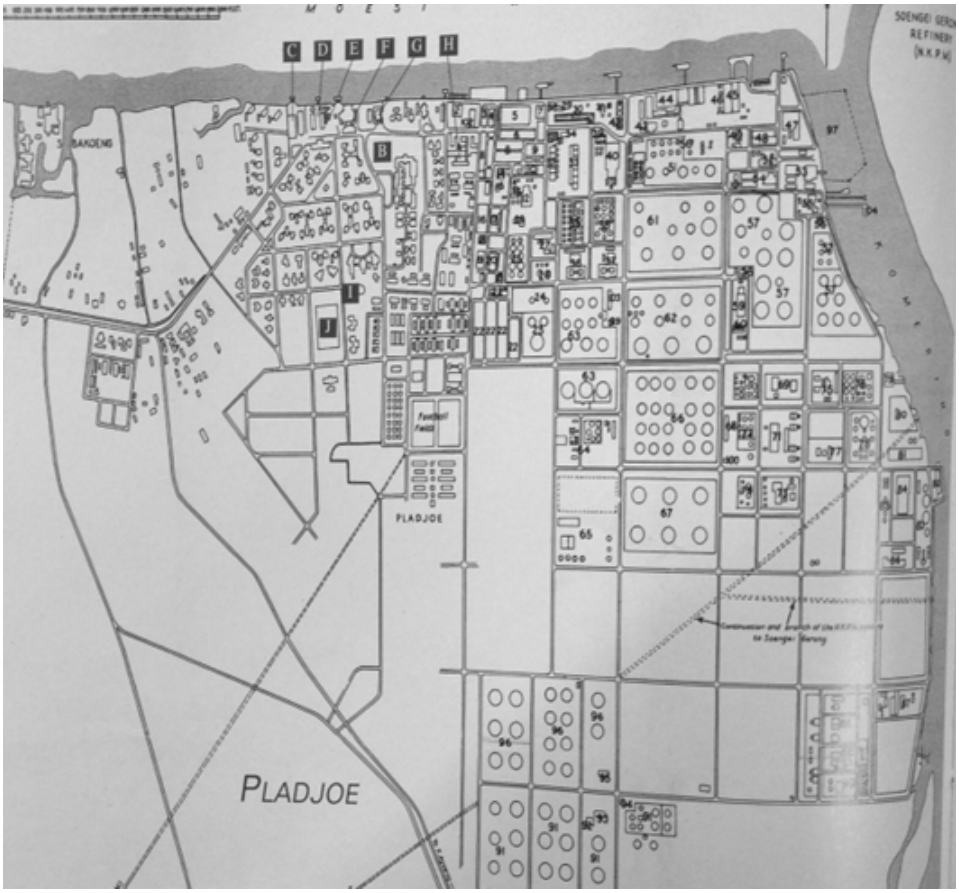
Lampiran 8. Foto rumah orang Eropa yang miliki bentuk panggung di daerah Bukit Kecil Palembang tahun 1932.

Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Lampiran 9. Foto salah satu sudut jalan di Plaju pada tahun 1930an.

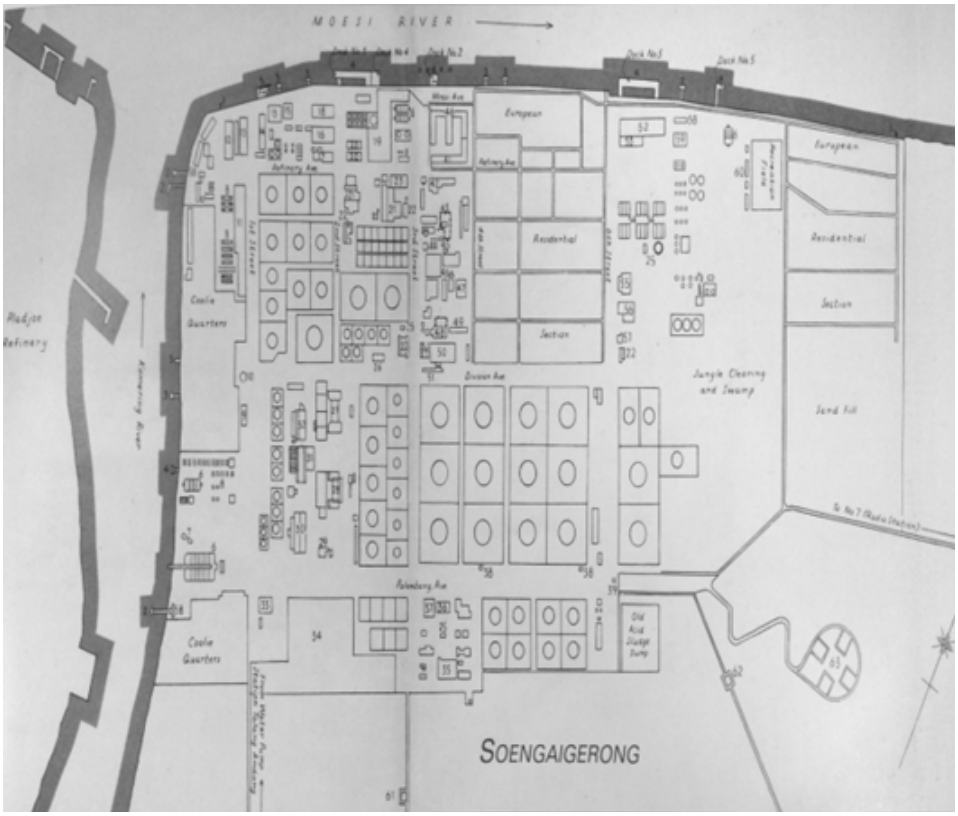
Sumber: Koleksi www.tropenmuseum.nl

Lampiran 10. Peta Komplek Plaju



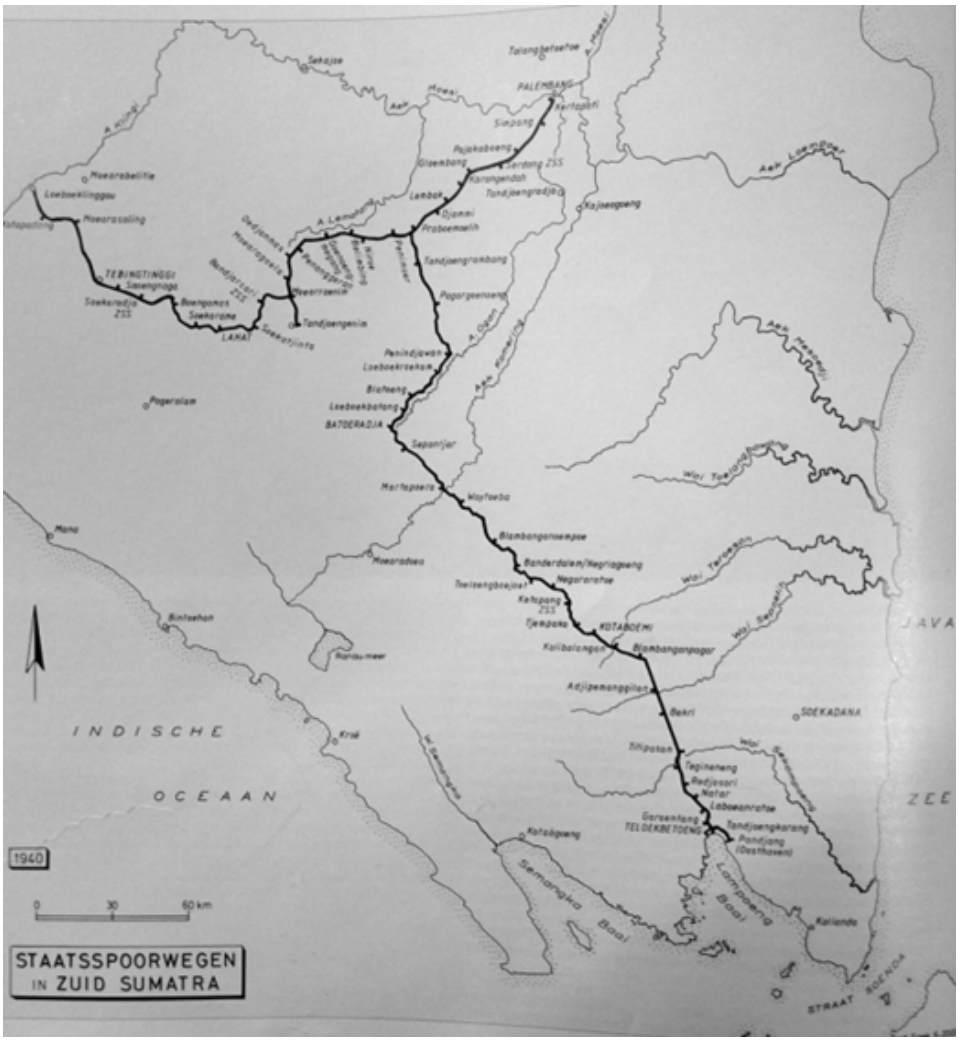
Sumber: PNRI, Army Map Service, U.S Army (Washington DC), 1944.

Lampiran 11. Peta Komplek Sungai Gerong



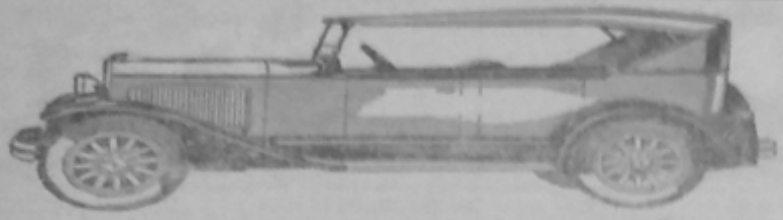
Sumber: PNRI, Army Map Service, U.S Army (Washington DC), 1944.

Lampiran 12. Peta Rute Kereta Api Kertapati (Palembang) – Teluk Betung (Lampung)



Sumber: PNRI, Army Map Service, U.S Army (Washington DC), 1944.

Lampiran 13. Iklan Mobil di Surat Kabar



Jang soedah menang di oedji dalem perdjalanan

86.152 K. M.

CHRYSLER.

Chrysler „65" standaard toerwagen, di pakai dalem perdjalanan ke Duitschland, djaoehnja perdjalanan itoe 53.711 Myl, tidak dapat halangan apa apa, dari Motor dan lain lain semoeanja ada baik.—

Ini perdjalanan lamanja soedah di djalani 69 hari dan 68 malam, itoe Motor 1 seconde sadja tidak berentinja, dan djalan teroes tidak berobah. Ini Chrysler soedah beberapa banjak dapat poedjian tentang kehematan dan ketjakepaanja di pakai, boeat ini ketjakepan itoe Chrysler soedah mendapet gelaran, poedjian „Perpetum Mobiele" (mobiel djalan teroes tidak bisah berenti).

Di dalam perdjalanan ke Duitschland itoe jang ikoet mengenderai, jalah: toean-toean: Dr. Valentino, Baron von Brandenstein, Dr Eugen Friedländer (Hoogleeraar in Technische Wetenschappen) dan Notaris Dr. Lermer.

CHRYSLER „PLYMOUTH" — CHRYSLER „DE SOTO"
CHRYSLER „66" — CHRYSLER „70" — CHRYSLER „77"
CHRYSLER IMPERIAL „80"

Fuchs & Rens — Palembang.

Batavia — Soerabaja—Semarang—Bandoeng—Medan—Djocjakarta,
AMSTERDAM.

Sumber: Pertja Selatan 1930, Hanpo 1930

Lampiran 14. Iklan Makanan Kaleng

Sumber: Hanpo 1930

Lampiran 15. Iklan Arloji

Sumber: Pertja Selatan 1930

Lampiran 16. Iklan Jasa Laundry

Sumber: Pertja Selatan 1930.

Lampiran 17. Iklan Gramofon

T. T. HAPHONE

IA-ITOE GRAMOPHONE
RECLAME TTH

badannja dari logam zonder trompet (tjorong) oekoeran boender 24 c.m. tinggi 19 c.m. bisa poeter plaat besar. Swaranja keras dan njata tida kala sama masin jang besar.

f 25

compleet dengen 1 doos djaroem, 3 plaat TTH Melajoe dan 3 plaat besar Europa orkest atawa njanji pilihan kita sendiri, tida bole dipili oleh pembeli.
Harga masin sadja zonder plaat f 17.50

Laen matjam Gramophone f 30, f 40, f 50, f 75, f 100, sampe f 2000.

Djaroem Gramophone TTH swara keras dan sedang 1 blik f 0.30
Minta daftarnja plaat Melajoe lagoe baroe Merk TTH Record
Prabot Muziek **Viool, Gitar, Krontjong, Mandolin, Fluit, dll.**

TIO TEK HONG — WELTEVREDEN.

Dagang prabot Sport, prabot Memboeroe, prabot Muziek dll.

67 st. gt.

Sumber: Pertja Selatan 1930.

Lampiran 18. Iklan Bioskop di Palembang

No. 7 Semangat Moeda Tahoen Ke I

Oriental Bioscope

BLAKANG BENTENG

Selamanja mempertoendjoeki gambar

jang bisa membangoenkan semangat, jang amat digemari djaman sekarang

Datang pada Malam Rebo dan Kemis, 3 dan 4 September boeat saksiken film:

Djago perang dari Monnt Cenis

MACISTE, itoe Raksaksa Doenia.

Sumber: Semangat Moeda 1929.

Lampiran 19. Sebuah peta memperlihatkan posisi bangunan militer yang berada di tepian Sungai Lematang pada masa kolonial.

Sumber : Koleksi ANRI.

Lampiran 20. Foto udara kota Palembang yang dibelah oleh Sungai Musi, Sumatera Selatan.

Sumber : Koleksi ANRI KIT. SUMSEL No. 902/010

Lampiran 21. Rumah-rumah dan kantor Margaraads di tepi sungai desa Tanjunglaga, Banyuasin. Tampak didepannya ada sebuah Perahu Kajang.

Sumber: Koleksi ANRI. KIT SUMSEL No. 529/070.

Lampiran 22. Toko-Toko di tepi sungai Musi.

Sumber: Koleksi ANRI. KEMPEN SUMSEL No. 249 & 250.

Indeks

A

Aceh 110, 122, 153, 159, 160, 165, 168, 208
Aek 56
Arab 14, 15, 16, 19, 20, 21, 23, 76, 90, 91, 94, 95, 103, 104, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 131, 134, 135, 140, 161, 163, 197, 198, 199, 200, 201, 224, 230, 231, 255, 271

B

Bajak laut 15, 57, 80, 81, 82, 83, 86
Bajak Laut 138, 268
Bangka 11, 15, 28, 37, 45, 57, 58, 81, 82, 87, 91, 104, 130, 159, 174, 177, 254
Banten 17, 123, 153, 159, 163, 165, 168, 169, 171, 184, 267
Barus 56, 139, 140, 267
Batanghari Leko 58
Batavia 43, 72, 86, 91, 102, 103, 108, 127, 165, 169, 170, 173, 174, 222, 238, 258, 269
Bengkulu 13, 36, 45, 58, 153, 177, 218, 219, 254
Bidar 69
Bioskop 129, 135, 213, 227, 228, 243, 257, 293
Bliti 177, 244, 245
BPM 111, 112, 128, 205, 207, 209, 214, 231
Bumiayu 77

C

Chaplin 228
Cina 14, 15, 16, 19, 20, 21, 23, 26, 73, 76, 77, 81, 91, 98, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 125, 126, 127, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 146, 163, 164, 167, 168, 200, 201, 202, 203, 204, 222, 255, 256
Cirebon 43, 134
Cola 82

D

Demak 123, 140, 141, 168, 174
Demang 146

E

EIC 85, 86, 87
Enim 15, 44, 52, 67, 91, 95, 102, 109, 111, 143, 155, 177, 190, 201, 205, 207, 218, 219, 220, 221, 237
Eropa 16, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 65, 67, 76, 83, 84, 85, 86, 91, 98, 108, 118, 119, 121, 122, 126, 127, 128, 130, 132, 134, 141, 146, 151, 152, 160, 161, 162, 165, 166, 167, 169, 200, 205, 206, 207, 212, 213, 216, 224, 232, 237, 244, 255, 256, 282

F

Finansial 149, 155, 229

G

Gramofon 226, 292

H

Hekwieler 91

I

Iliran 20, 23, 41, 48, 49, 67, 71, 96, 97, 115, 121, 137, 142, 143, 145, 175, 197, 213, 254, 255, 267
India 16, 74, 82, 84, 116, 139, 154, 158, 161, 166
Inggris 19, 85, 99, 141, 177, 231

J

Jambi 12, 31, 36, 37, 45, 49, 85, 87, 102, 142, 151, 153, 165, 167, 186, 190, 202, 203, 208, 218, 261
Jawa 4, 12, 13, 15, 16, 17, 29, 43, 44, 54, 55, 56, 67, 72, 75, 76, 86, 96, 99, 102, 111, 115, 116, 117, 118, 123, 125, 126, 127, 129, 130, 137, 140, 141, 145, 159, 163, 164, 165, 170, 176, 182, 184, 233, 238, 253, 263, 266, 268
Jukung 20, 89, 93
Jung 75, 94

K

Kajang 77, 78, 89, 296
Kalimantan 12, 55, 76, 188, 253
Karet 5, 17, 18, 24, 25, 26, 34, 35, 36, 41, 42, 53, 54, 72, 98, 110, 113, 121, 127, 154, 156, 157, 180, 182, 183, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 200, 202, 203, 204, 205, 206, 222, 223, 224, 225, 226, 229, 232, 234, 236, 238, 239, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 255, 256, 257, 258, 259
Kayuagung 77, 78, 79, 149, 230
Kelingi 13, 58, 102
Kepungutan 143
Komering 13, 15, 44, 52, 58, 66, 75, 78, 145, 149, 164, 186
Kopi 5, 11, 17, 19, 24, 25, 26, 35, 41, 52, 53, 98, 113, 121, 156, 157, 158, 180, 182, 183, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 199, 202, 203, 204, 224, 225, 229, 236, 240, 244, 245, 255, 256, 257, 259
KPM 19, 22, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 278, 279

L

Lada 11, 12, 17, 18, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 36, 37, 38, 41, 52, 53, 72, 83, 84, 85, 89, 141, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 223, 224, 240, 253, 255, 256, 262, 263
Lahat 14, 15, 44, 52, 58, 59, 66, 91, 94, 143, 145, 155, 157, 159, 177, 190, 201, 221, 230, 237, 265
Lakitan 13, 58
Lampung 36, 45, 100, 153, 159, 163, 177, 215, 220, 221, 222, 257, 286

M

Majapahit 15, 82, 83, 140, 166, 256
Malaise 42, 182, 189, 190, 193, 212, 223, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 258, 262
Melayu 75, 115, 116, 117, 120, 130, 132, 163
Menggala 102, 104
Mobil 42, 89, 90, 113, 187, 205, 207, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 241, 258, 287

Muara Enim 15, 44, 52, 91, 95, 102, 109, 111, 143, 155, 177, 190, 201, 207, 218, 219, 221, 237
Musi 12, 13, 14, 15, 22, 23, 31, 32, 34, 38, 43, 48, 49, 50, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 71, 74, 81, 86, 87, 88, 89, 94, 96, 103, 109, 111, 112, 119, 127, 143, 145, 163, 172, 173, 178, 186, 198, 201, 202, 209, 214, 215, 219, 226, 245, 248, 249, 250, 251, 252, 254, 259, 263, 264, 281, 295, 297

N

Nusantara 5, 11, 15, 16, 17, 22, 26, 28, 45, 72, 73, 76, 83, 85, 86, 99, 116, 117, 122, 123, 136, 139, 140, 142, 151, 154, 160, 161, 162, 164, 169, 198, 253, 268, 270, 271

O

Ogan 13, 44, 58, 68, 75, 145, 149, 164, 186, 201, 202, 213, 219, 245

P

Pagaralam 15, 52, 61, 155, 190, 192, 219, 237
Pasai 76
Pasirah 143, 148, 149, 150, 184, 224, 230
Plaju 111, 112, 128, 207, 209, 214, 217, 231, 283, 284
Portugis 73, 75, 84, 85, 86, 141, 166

R

Rakit 20, 65, 66, 88, 89, 90, 127, 128, 172, 198, 250, 281
Rawas 13, 58, 103, 109, 145, 177, 186, 245
Rupit 58, 102, 109, 218

S

Sayid 131, 135, 197, 198, 199, 200
Sekanak 59, 106, 216, 248, 249
Selat Malaka 11, 32, 44, 80, 82, 96, 138, 163, 168, 170, 253
Sepeda 113, 232, 233, 258
Sindang 143, 145, 148
Singapura 19, 26, 44, 72, 91, 99, 100, 102, 104, 105, 109, 110, 111, 127, 154, 173, 183, 200, 203, 222, 225, 244, 268, 280
Spanyol 84
Sriwijaya 5, 7, 8, 14, 15, 21, 24, 25, 31, 32, 41, 45, 57, 63, 68, 74, 75, 79, 80, 81, 82, 87, 116, 117, 122, 125, 137, 138, 139, 140, 153, 160, 163, 164, 196, 264, 268, 269
STANVAC 111, 205
Sumatra 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 26, 27, 29, 32, 33, 36, 38, 44, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 56, 57, 61, 74, 76, 85, 89, 93, 102, 103, 107, 110, 116, 122, 125, 129, 137, 138, 139, 144, 145, 152, 153, 154, 158, 159, 160, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 184, 186, 188, 190, 196, 202, 208, 222, 225, 242, 244, 253, 254, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 277
Sungsang 12, 32, 57, 65, 81, 86, 138, 139, 264

T

Tanjung Raja 219, 230
Teluk Betung 215, 220, 221, 238, 286
Tengkuruk 59, 68, 102, 215, 216,

247, 248
Tiban 165, 166, 175, 176, 177, 179, 181, 224
Tukon 165, 166, 175, 176, 177, 179, 181, 224

U

Uluan 5, 11, 14, 23, 41, 49, 51, 52, 53, 66, 67, 69, 71, 72, 78, 96, 97, 108, 110, 112, 113, 116, 117, 121, 122, 127, 137, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 150, 155, 156, 157, 158, 159, 163, 164, 165, 175, 179, 180, 181, 184, 185, 191, 197, 198, 199, 213, 218, 219, 223, 224, 227, 230, 236, 253, 254, 255, 267

V

VOC 72, 85, 86, 87, 88, 141, 142, 151, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 175, 223

W

Wee Bin 105

Z

Zuid Sumatra 102, 268, 269

Tentang Penulis

Nanda Julian Utama dilahirkan di Palembang, tanggal 18 Juli 1991. Pendidikan dasar hingga menengah atas diselesaikan di Kota Palembang. Pendidikan S1 diselesaikan pada Program Studi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Sriwijaya tahun 2013 dan Pendidikan S2 diselesaikan di Magister Ilmu Sejarah FIB Universitas Indonesia tahun 2017.

Sejak 2018 hingga sekarang penulis adalah dosen pada Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang. Penulis juga aktif menjadi editor dan *reviewer* beberapa jurnal seperti Paramita: *Historical Studies Journal* (UNNES), *Journal of Indonesia History* (UNNES), Jurnal Diakronika (UNP), Jurnal Criksetra (UNSRI), dan lain-lain.

Sejak mahasiswa aktif dalam menulis dan meneliti sejarah lokal di Palembang terutama sejarah maritim, revolusi, dan Lokal di Palembang. Namun sejak menjadi dosen juga meneliti sejarah lokal di Jawa Tengah. Beberapa buku yang pernah ditulis diantaranya : Diaspora Keturunan dan Pengikut Sultan Mahmud Badaruddin II di Maluku (2017), Pertempuran Palembang: Pertempuran Lima Hari Lima Malam 1947 (2021), &

Inspiring Lecturers Universitas Negeri Semarang (2022). Penulis juga aktif dalam penulisan jurnal dan artikel ilmiah lainnya, diantaranya : *The impact of economic modernization on the lifestyle of the Palembang society in 1900–1930* (2017), *Modernization of Shipping and River Sailing Business in Palembang 1860–1930* (2017), Dari Rakyat Untuk Rakyat: Benih, Cikal-Bakal, Dan Kelahiran Tentara Indonesia 1945-1947 (2018), *The Dualism Impact in Coal Business in Muara Enim Regency (South Sumatra Province) in The Reformasi Era* (2019), Jejak Historis dan Peranan Sungai di Kota Semarang Pada Awal Abad 20 (2019), *The land transportation network in Semarang City in the early 20th century* (2021), Hegemoni Maritim dan Militer Kerajaan Sriwijaya di Kawasan Asia Tenggara Pada Abad 7-10 (2022), Desa-desa Kaya di Pedalaman Sumatera Selatan: Perubahan Sosial Masyarakat Uluan di Keresidenan Palembang Pada Awal Abad 20 (2022), & *Strengthening the identity: Understanding historical collective memory through the oral traditions in Ambarawa* (2022). Penulis juga aktif menulis artikel-artikel sejarah yang bersifat populer pada beberapa media baik cetak dan online.

Penulis bisa dihubungi melalui surel: nanda.julian@mail.unnes.ac.id

"Wilayah kita ini dialiri oleh Sungai Musi, salah satu sungai terbesar di Pulau Sumatra. Dan sungai ini menjadi muara dari sembilan cabang sungai yang kita kenal dengan "Batanghari Sembilan". Dari sungai-sungai inilah setiap wilayah terkoneksi dengan baik sehingga budaya sungai berkembang sejak masa lalu. Bisa dikatakan bahwa dari sungai-sungai inilah semua peradaban wilayah kita bermula. Saya berharap kehadiran buku ini bisa menjadi pengingat kita semua bahwa betapa besar dan luhurnya sejarah dan budaya daerah kita, mulai dari era Kerajaan Sriwijaya, Kesultanan Palembang, hingga sekarang. Saya juga berharap kehadiran buku ini mampu menghadirkan kembali memori mengenai budaya persungaian yang sepertinya mulai luntur ditengah-tengah masyarakat kita."

Gubernur Sumatera Selatan

H. Herman Deru, S.H.,M.M.

lpdp DANA INDONESIANA Penerbit Lakeisha